



**UNIVERSITE MOULOU D MAMMERI DE TIZI-  
OUZOU**



**Faculté des Sciences Economiques, Commerciales et  
des Sciences de Gestion**

**Département des Sciences Financières et Comptabilité**

## **Mémoire**

**En vue de l'obtention du diplôme de master en Sciences  
Financières et Comptabilité  
Option : Finance et Assurances**

## **Thème**

**Évaluation de la sinistralité automobile en  
Algérie  
Cas de l'agence CAAR 205 de Tizi-Ouzou**

**Présenté par :**

**AOUDIA KARIMA**

**KEBIR SAMIA**

**Dirigé par**

**Mme HARCHEB LEILA**

**Devant le jury composé de :**

**Président : M<sup>r</sup> CHENANE AREZKI**

**M.C.A, UMMTO**

**Encadreur : M<sup>me</sup> HARCHEB LEILA**

**M.A.A, UMMTO**

**Examineur: M<sup>r</sup> SEDDIKI ABDERRAHMANE M.A.A, UMMTO**

**Promotion 2019**

## **Remerciements**

*Nous tenons tout d'abord à remercier dieu qui nous a donnée la santé et le courage d'accomplir ce travail.*

*Nos vifs remerciements vont à Mme HARCHEB notre encadreur pour tout son aide et son soutien durant notre formation, mais aussi et surtout pour tout le temps qu'elle a pris pour nous aider à réaliser notre mémoire.*

*Nos vifs remerciements vont au monsieur le président et membres du jury d'avoir accepter d'évaluer ce travail.*

*Nos vifs remerciements pour l'équipe de la CAAR 205 pour l'orientation et l'accueille.*

*Enfin, nous remercions nos amis et toutes personnes qui nous ont aidés à l'élaboration de ce mémoire de près ou de loin.*

## *Dédicace*

*Je dédie ce modeste travail :*

*A ceux qui se sont donné la peine et les sacrifices pour me voir réussir dans la vie, les deux personnes les plus chères à mon cœur : mon père et ma mère*

*A mon unique et adorable frère NASSIM.*

*A toute ma famille : cousins, cousines, tantes et oncles.*

*A mes adorables amies : SAMIA, HASSIBA et NADJIA.*

*A mon ami : AZZEDINE.*

*A toutes les personnes qui me connaissent et qui m'aiment.*

 **SAMIA**

*Dédicace*

*Je dédie ce modeste travail :*

*À mes très chers parents*

*A mes chers frères*

*A mes tantes et oncles.*

*A mes cousins et cousines.*

*À toute la famille AOUDIA D'ABIZAR,*

*À mes chères amies et à tous ceux que je connais et qui me  
connaissent.*

 **KARIMA**

# Liste des abréviations

## Liste des abréviations

---

- **CCR** : compagnie centrale de réassurance
- **SGCIE** : système gestion à deux consommations intensives énergie
- **CAGEX** : compagnie Algérienne d'assurance et de garantie des Exportations
- **SAA** : société algérienne des assurances
- **CAAT** : compagnie algérienne des assurances transport
- **CAAR** : compagnie algérienne des assurances et réassurances
- **CNMA** : caisse nationale de mutualité agricole
- **CASH** : compagnie des assurances des hydrocarbures
- **CIAR** : compagnie internationale d'assurance et de réassurance
- **2A** : l'Algérienne des assurances
- **GAM** : générale des assurances Méditerranéenne
- **AXA** : société d'assurance
- **MAATEC** : mutuelle assurance algérienne des travailleurs de l'éducation et de la culture
- **SAPS** : société algérienne de prévoyance et de santé
- **TALA** : TALA TAAMINE, assurance de personne
- **MACIRVIE** : compagnie privé spécialisée dans les assurances de personne
- **AGLIC** : assurance prévoyance et emprunteur
- **STAR** : société tunisienne d'assurance et de réassurance
- **CCRMA** : caisse centrale de réassurance des mutuelles algérienne
- **CAT-NAT** : catastrophes naturelles
- **APN** : assemblée populaire nationale
- **RC** : responsabilité civile
- **FGA** : fond de garantie automobile
- **UAR** : l'union algérienne des sociétés d'assurance et de réassurance
- **CNA** : le conseil national des assurances
- **CSA** : la commission de supervision des assurances
- **CR** : la centrale des risques
- **ONS** : office national des statistiques
- **SNVI** : société nationale des véhicules industriels
- **SAFAV-MB** : société algérienne de fabrication des véhicules de Marque Mercedes Benz
- **TMC** : TAHKOUT MANUFACTURING COMPANY

## Liste des abréviations

---

- **SKD** : SEMI KNOCKED DOWN
- **CKD** : COMPLETELY KNOCKED DOWN
- **CNSPR** : le centre national de la sécurité de la prévention routière
- **ENGI** : groupe industriel énergétique français
- **SNTR** : société nationale des transports routiers
- **OAIC** : office algérienne interprofessionnel des céréales
- **EPTV** : établissement public de télévision
- **ETUSA** : entreprise de transport urbain et suburbain d'Alger
- **PSA** : constructeur automobile mondial
- **CPA** : crédit populaire d'Algérie
- **BEA** : banque extérieur d'Algérie
- **BNA** : banque nationale d'Algérie
- **MRH** : assurance multirisque habitation
- **SAP** : sinistre à payer
- **CA** : chiffre d'affaires

# Sommaire

# Sommaire

---

Introduction générale.....	1
<b>Chapitre I: Généralités et concepts de base sur l'assurance automobile.....</b>	<b>5</b>
Introduction .....	6
Section 01 : Concepts de base et aperçu historique des assurances en Algérie .....	7
Section 02 : Le contrat d'assurance automobile.....	20
Section 03 : Garanties et tarif d'assurance automobile .....	27
Conclusion.....	35
<b>Chapitre II: Le secteur des assurances et la sinistralité automobile en Algérie.....</b>	<b>36</b>
Introduction .....	37
Section 01 : l'assurance et le marché algérien d'automobile .....	38
Section 02 : Statistiques relatives à la sinistralité automobile .....	46
Section 03 : La prévention routière .....	54
Conclusion.....	62
<b>Chapitre III: Evaluation de la sinistralité automobile au niveau de l'agence CAAR 205 de Tizi-Ouzou.....</b>	<b>63</b>
Introduction .....	64
Section 01 : Présentation de la compagnie algérienne d'assurance et de réassurance (CAAR) .....	65
Section 02 : L'évaluation de la sinistralité automobile au niveau de la CAAR 205 de Tizi-Ouzou .....	75
Conclusion.....	82
Conclusion générale .....	84
Bibliographies	
Liste des figures	
Liste des tableaux	
Annexes	
Table des matières	
Résumé	

# **Introduction générale**

## Introduction générale

---

L'activité des assurances remonte à l'antiquité où elle a connu sa forme première dès 1400 avant Jésus-Christ. Le secteur des assurances a évolué à travers une logique différente où cette dernière est née sous forme de charité entre la population en cas de catastrophe, puis s'est transformé en logique d'association enfin pour devenir une logique indemnitaire et cela avec le développement du commerce maritime. Cette notion s'est développée de l'assurance maritime à l'assurance incendie puis l'apparition de l'assurance vie.

Etant donné que le secteur des assurances est l'une des bases essentielles dans l'économie nationale ou cette dernière est une économie de marché, il est susceptible que l'état lui accorde autant d'importance en l'entourant de garanties et de lois afin de protéger et d'encourager la population à s'assurer, ainsi les fonds collectés seront injectés dans les marchés d'investissement et de placement financiers.

Parmi les branches du secteur des assurances les plus dynamiques la branche automobile. Cette dernière continue à produire l'essentiel des primes avec une part de marché de plus de 54% correspondant à un chiffre d'affaires (CA) de plus de 65 milliards de Dinars en 2016. Cette assurance est rendue obligatoire par le législateur algérien selon l'article 1 ordonnance 74/15)<sup>1</sup>.

Cette assurance est obligatoire pour tout véhicule terrestre à moteur, c'est-à-dire tout véhicule automobile destiné à circuler sur le sol et qui peut être actionné par une force mécanique sans être lié à une voie ferrée, ainsi que toute remorque. Elle couvre le propriétaire du véhicule, toute personne ayant la garde ou la conduite même non autorisée du véhicule et les passagers du véhicule assuré. L'objet de l'assurance est d'indemniser les victimes d'un accident de la circulation.

La sinistralité en assurance automobile se mesure en termes de fréquence des accidents et de montant de ces accidents causés par l'assuré. Dans ce marché fortement concurrentiel l'assureur cherche à sélectionner les facteurs qui contribuent à expliquer la sinistralité de ce secteur.

---

<sup>1</sup>Ordonnance N°74-15 du 30 janvier 1974 relative à l'obligation d'assurance des véhicules automobile et au régime d'indemnisation des dommages, modifiées et complétées par la loi N°88-31 du 19 juillet 1988.

La montée de la sinistralité automobile et le nouveau phénomène affectant les résultats et l'activité des compagnies d'assurances, la riposte des assureurs ne s'est pas fait attendre.

A cet effet, les éléments précédents nous conduisent à poser la problématique suivante :

- **Comment les compagnies d'assurances interviennent-elles pour faire face au phénomène de la hausse de la sinistralité automobile?**

Pour répondre à notre problématique nous avons construit les hypothèses suivantes :

**Hypothèse 1 :** Le nombre important de sinistres est dû aux facteurs humains notamment au non vigilance des conducteurs et l'excès de vitesse.

**Hypothèse 2 :** Le problème est dû à d'autres facteurs entre autres ; la mauvaise gestion des compagnies d'assurance et les réformes et lois régissant sur la l'assurance automobile.

Pour répondre à notre problématique, nous avons adopté une démarche qui est à la fois théorique et pratique. Nous avons réalisé une recherche documentaire et bibliographique relative au thème. Les entretiens effectués avec les cadres des compagnies d'assurances, les conducteurs, les piétons, les chargés d'expertises, les chargés de la prévention routières, et de la santé public, a contribué à l'analyse de l'évolution de notre thématique et cela malgré certains obstacles rencontrés dans l'accessibilité à certaines données.

Pour ce qui est de l'étude pratique, nous avons effectué un stage pratique au niveau de l'agence 205 de Tizi-Ouzou, qui est la troisième agence de la compagnie CAAR au niveau de la wilaya de Tizi-Ouzou.

Cette étude présente un double intérêt. L'aspect théorique, permettra de mieux appréhender la théorie de l'assurance, et plus précisément l'assurance automobile en Algérie et l'influence de sa sinistralité sur les compagnies d'assurance et l'économie en général.

L'aspect pratique, nous permettra de s'approcher de la réalité à travers un échantillon du marché d'assurance afin de confirmer ou d'infirmer les hypothèses visualisées.

Notre présent travail est scindé en trois chapitres :

- Le premier chapitre consiste à présenter des généralités sur l'assurance et les concepts de base de l'assurance automobile en Algérie.

## **Introduction générale**

---

- Le deuxième chapitre présente le secteur des assurances et la sinistralité automobile en Algérie.
- Le troisième chapitre sera consacré au travail empirique. Il sera réservé à l'évaluation de la sinistralité automobile au sein de l'agence CAAR 205 de Tizi-Ouzou.

**Chapitre I: Généralités et  
concepts de base sur  
l'assurance automobile**

### Introduction

Le secteur de l'assurance a évolué dans un contexte de changements permanents tels que les privatisations, la libération des marchés, les modifications des règles administratives et le contexte concurrentiel s'est considérablement modifié avec l'apparition sur le marché de l'assurance de nouveaux acteurs. Cette intensification de la concurrence et la banalisation des produits d'assurances qui en résulte font que l'assurance tend à prendre en compte tous les aspects de la vie quotidienne à travers la prise en charge des risques qui lui sont associés.

La structure du marché des assurances est comme suit ; 12 compagnies d'assurance de dommage, 8 compagnies d'assurance de personne et trois autres spécialisées à savoir CCR, SGCIE, CAGEX<sup>2</sup>.

Avec 72,5% du marché, les sociétés publiques demeurent dominantes en assurance<sup>3</sup>. Les sociétés publiques dominent le marché algérien, dont le classement en 2018 est comme suit : SAA, CAAT, CAAR, CNMA, CASH assurance, quant au secteur privé, nous trouvons ; CIAR, ALLIANCE assurance, SALAMA, 2A, GAM, AXA (dommage), TRUST et MAATEC pour les assurances dommage. Et pour les assurances de personnes on trouve : AXA (vie), CARDIF EL DJAZAIR, CAARAMA, SAPS, TALA, MACIRVIE, LE MUTUALISTE, AGLIC<sup>4</sup>.

Ce chapitre s'articule autour de trois sections. La première sera consacrée aux concepts de base et un aperçu historique des assurances en Algérie, la deuxième section traitera le contrat d'assurance et la troisième section portera sur les garanties et tarifs d'assurance automobile.

---

<sup>2</sup> Activité des assurances en Algérie « rapport annuel 2017 -UAR».

<sup>3</sup><http://www.algérie-eco.com>

<sup>4</sup>Classement en 2018 des compagnies d'assurances en Algérie, Atlas Magazine.

### Section 01 : Concepts de base et aperçu historique des assurances en Algérie

L'assurance est aussi ancienne que le besoin que prouvent les individus de se prémunir contre les risques auxquels ils sont exposés dans leurs affaires. L'assurance est l'activité par laquelle un individu (assuré) transfère le risque qu'il encourt à un autre individu (assureur). L'activité d'assurance trouve son origine dans la volonté des agents économiques de se protéger contre les aléas de l'existence<sup>5</sup>.

#### 1. Historique du secteur des assurances en Algérie<sup>6</sup>

Pendant toute la période coloniale, l'assurance en Algérie s'est confondue avec l'évolution de l'assurance en France. Cela conduit après l'indépendance à l'héritage des lois et des règlements antérieurs qui n'ont été abrogés qu'en 1975. Après cette période, de nouvelles lois sont apparues permettant à l'assurance de connaître un nouvel essor.

##### 1.1.La période coloniale

Cette période était caractérisée par le monopole des compagnies françaises sur le secteur d'assurance en Algérie. Cela se confirme en 1861 par la création d'une mutuelle incendie spécialisée pour l'assurance en Algérie et dans les colonies.

Afin de répondre à la demande des colons-agriculteurs, des mutuelles sont constituées ; c'est le cas de la Mutuelle Centrale Agricole, en 1933, qui fait partie de la Caisse Centrale de Réassurance des Mutuelles Agricoles laquelle a été créée en 1907 et qui regroupe les mutuelles de Tunisie, du Maroc et d'Algérie.

Des textes métropolitains ont été adoptés par le législateur pour réglementer l'assurance en Algérie dont les principaux sont :

- La loi du 13 juillet 1930, réglementant l'ensemble des contrats d'assurance terrestres.
- Le décret du 14 juin 1938, unifiant le contrôle de l'État sur toutes les sociétés d'assurance.
- La loi du 25 avril 1946, relative à la nationalisation de 32 sociétés d'assurance et à la création d'une Caisse Centrale de Réassurance, d'une École Nationale d'Assurances et d'un Conseil National des Assurances.

---

<sup>5</sup><http://www.univesalis.fr/encyclopedie/assurance-economie-de-l'assurance>.

<sup>6</sup> BOUAZIZ cheikh « l'historique de l'assurance en Algérie », assurance et gestion des risques : vol 8I (3-4), octobre-décembre 2013, p : 285-290.

### 1.2. La période après l'indépendance

Juste après l'indépendance, les opérations d'assurance étaient pratiquées par 270 entreprises françaises dont 30% avaient leurs sièges à l'étranger. L'évolution de l'assurance s'est effectuée progressivement à travers les étapes suivantes :

#### 1.2.1. 1<sup>ère</sup> étape 1962-1966

Cette étape est caractérisée par :

- Le monopole exercé par les compagnies d'assurance étrangères, surtout françaises, sur ce secteur.
- L'absence de cadres nationaux et de législation propre à l'Algérie pouvant assurer le fonctionnement et le contrôle des sociétés d'assurance.
- L'institution de la réassurance obligatoire pour les opérations d'assurance effectuées en Algérie à travers la création de la Caisse Algérienne d'Assurance et de Réassurance (CAAR)<sup>7</sup> par la loi N° 63-197 du 8 juin 1963, obligeant toutes les sociétés d'assurance de céder une part de 10% des primes encaissées.
- La loi N° 63-201 du 8 juin 1963 exigeant des entreprises d'assurance, sans distinction de nationalité, des garanties qui se traduisaient par<sup>8</sup> :
  - Le contrôle et la surveillance par le ministère des Finances de toutes les compagnies d'assurance.
  - L'agrément par le ministère des Finances, que devait demander toutes Compagnies d'assurances étrangères désirant exercer ou continuer leurs activités en Algérie.
- Création de la société Algérienne d'assurance (SAA) par l'arrêté de 12 décembre 1963 dont 39% du capital détenu par les Égyptiens.
- La création de la Mutuelle Algérienne d'Assurance des Travailleurs de l'Éducation et de la Culture (MAATEC) par l'arrêté du 29 décembre 1964.
- L'agrément par l'arrêté de janvier 1964 de 14 compagnies étrangères, dont 6 françaises, 3 britanniques, 1 italienne, 1 américaine, 1 indienne, 1 zélandaise, 1 tunisienne, la STAR qui parvient à contrôler 25 à 35 % du marché.

---

<sup>7</sup> La loi N° 63-197 du 8 juin 1963.

<sup>8</sup> La loi N° 63-201 du 8 juin 1963.

### 1.2.2. 2ème étape 1966-1975

C'est durant cette période que le monopole de l'État était institué ; l'exploitation de toutes les opérations d'assurance est désormais réservée à l'État par l'intermédiaire des entreprises nationales. Par conséquent l'article 2 de la loi 63-201 devenait caduc. Parmi les 17 sociétés qui existaient en 1966, une seule a été nationalisée, à savoir la SAA<sup>9</sup>, par l'ordonnance N°66-129 du 27 mai 1966, alors que toutes les autres entreprises ont été liquidées, à l'exception de celles qui ont la forme mutuelle :

- Caisse Nationale d'Assurance et de Réassurance CAAR.
- Caisse Nationale des Mutualités Agricoles CNMA.
- Mutualité Algérienne d'Assurance pour Travailleurs de l'Éducation et de Culture MAATEC.

L'assurance, qui était régie par l'ancienne législation française, a été abrogée dès le 5 juillet 1975 par l'ordonnance N°72-29 du 5 juillet 1973.

### 1.2.3. 3ème étape 1975-1988

Cette période se décrit par :

- La spécialisation des entreprises d'assurance, en indiquant pour chacune d'elles les risques à couvrir :
  - La CAAR, spécialisée dans les assurances des gros risques et de transport, cela permettant la création de la caisse d'assurance totale spécialisée dans l'assurance du transport terrestre, maritime et aérien.
  - La SAA, spécialisée dans les petits risques qui sont cependant générateurs d'une épargne importante à savoir : l'automobile, le vol, les bris de glaces et les dégâts des eaux, les multirisques d'habitation, les assurances de personnes, l'incendie et l'explosion (risque simple).
- La loi N°80-07 qui propose essentiellement l'amélioration de la protection de l'assuré et autres bénéficiaires de l'assurance et l'assouplissement de la procédure d'indemnisation.
- La naissance de la Compagnie Algérienne de l'Assurance Transport CAAT par le décret N° 85-82 d'avril 1985.

---

<sup>9</sup> L'ordonnance N°66-129 du 27 mai 1966.

### 1.2.4. 4ème étape 1988-1995

Elle se caractérise par Les transformations ou les réformes apportées au secteur des assurances en 1988 entraînent la concurrence entre les compagnies existantes : la SAA, CAAR, CAAT, MAATEC et la CCRMA. La promulgation de la loi N°90-10 relative à la monnaie et au crédit constitue un dispositif législatif pour la transition vers l'économie de marché et a permis au secteur des assurances de connaître un nouvel essor.

### 1.2.5. 5ème étape c'est à partir de 1995

L'ordonnance N°95-07 du 25 janvier 1995 supprime le monopole de l'État sur le marché d'assurance, permettant la naissance des compagnies privées. Cette ordonnance a aussi entraîné la réduction de nombre de garanties dont la souscription est obligatoire. C'est ainsi que la liste ne comprend plus principalement que les assurances de responsabilité civile visant à garantir le paiement des réparations des victimes d'accidents, à l'exception du secteur public lequel demeure concerné par l'assurance incendie obligatoire<sup>10</sup>.

Une assurance obligatoire (Cat-Nat) contre les catastrophes naturelles a été mise en application au début de septembre 2004, conformément à l'ordonnance présidentielle N° 03-12 adoptée le 7 octobre 2003 par l'assemblée populaire nationale (APN) et le 14 du même mois par le sénat, ainsi que par le conseil des ministres.

Le système de contrôle des assurances reste à parfaire du fait de faiblesses qui sont à l'origine de la loi adoptée le 17 janvier 2006 par l'assemblée populaire nationale.

Son objectif est de soutenir le développement de l'assurance en général et l'assurance de personnes en particulier pour en faire un instrument du développement économique et social du pays. Pour accélérer la libéralisation du marché, la loi autorise désormais les opérateurs étrangers à installer des succursales en Algérie.

Les produits d'assurance pourront être vendus par des guichets bancaires et d'autres canaux de distribution qui devaient être précisés ultérieurement. Avec cette loi, le secteur ouvre ses portes toutes grandes.

## 2. Définitions et Cadre juridique

Le risque et le besoin de sécurité imprègnent la vie moderne, le recours à l'assurance est devenu nécessaire, voire obligatoire pour exercer la plupart des activités de la vie courante ou professionnelle.

---

<sup>10</sup> Ordonnance N°95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances.

### 2.1. Définitions et concepts sur l'assurance

#### 2.1.1. Définition juridique de l'assurance

L'article 2 de l'ordonnance N°95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances définit l'assurance en référence à l'article 619 du code civil en Algérie comme suit :

*« L'assurance est un contrat par lequel l'assureur s'oblige, moyennant des primes ou autres versements pécuniaires, à fournir à l'assuré ou au tiers bénéficiaire au profil duquel l'assurance est souscrite, une somme d'argent ; une rente ou une autre prestation pécuniaire en cas de réalisation du risque prévu au contrat »<sup>11</sup>.*

#### 2.1.2. Définition économique de l'assurance

*« L'assurance est la volonté des agents économiques (les individus, mais aussi les entreprises) de se protéger contre les aléas de l'existence, qu'il s'agisse de dommages aux biens (automobile, habitation) ou aux personnes (santé, invalidité, décès), que ceux-ci aient été causés involontairement à autrui (responsabilité civile) ou à soi-même »<sup>12</sup>.*

D'une manière générale, l'assurance peut être définie comme un service qui fournit une prestation l'or de la survenance d'un événement incertain et aléatoire souvent appelé risque. La prestation, généralement financière, peut être destinée à un individu, une association ou une entreprise, en échange de la perception d'une cotisation ou prime.

Par extension, l'assurance est le secteur économique qui regroupe les activités de conception, de production et de commercialisation de ce type de service.

#### A. Les éléments d'une opération d'assurance

##### a. L'assuré :

Personne physique ou morale sur la tête ou sur les intérêts de qui pèse le risque assuré. L'assuré est la personne à laquelle s'appliquent les garanties du contrat d'assurance, sans qu'elle en soit nécessairement le souscripteur.

##### b. La prime :

La prime est la contribution que verse l'assuré à l'assureur en échange de la garantie qui lui est accordé. Les primes ou cotisations doivent être suffisantes pour faire face :

---

<sup>11</sup>L'article 2 de l'ordonnance N°95-07 du 25 janvier 1995 (modifiée par la loi N°06-04 du 20 février 2006) relative aux assurances.

<sup>12</sup>BOUAMARA Zahra « Essai d'analyse du facteur humain comme déterminant de la sinistralité en assurance automobile » mémoire à l'université Abderrahmane Mira-Bejaia, juillet 2018, p05.

- Au cout des sinistres ;
- A tous les frais (d'acquisition, de gestion, d'encaissement) exposés par l'organisme assureur.

### **c. Le souscripteur :**

Le souscripteur est la personne qui souscrit un contrat d'assurance, c'est-à-dire qui signe les différents documents du contrat d'assurance (devis ou proposition d'assurance, questionnaire, conditions particulières) et qui s'engage à payer les primes dues à l'assureur.

### **d. Le bénéficiaire :**

Est une personne physique ou morale qui recevra les prestations promises par l'assureur en cas de la réalisation du risque prévu au contrat d'assurance.

### **e. Le tiers :**

En assurance, le terme « tiers » est employé pour désigner deux catégories bien spécifiques de personne :

- En responsabilité civile, les tiers représentent l'auteur et la victime de l'accident, dès lors qu'aucun lien contractuel n'est établi entre eux. Un dommage est causé à un tiers par un autre tiers.
- En assurance, les tiers représentent les personnes pouvant prétendre aux bénéfices d'un contrat d'assurance sans y être explicitement mentionnées : bénéficiaires d'une garantie décès ou d'une assurance pour compte, victimes, personnes possédant un contrat de capitalisation au porteur frappé d'opposition.

### **f. L'assureur :**

Un assureur est une personne physique ou morale qui s'engage, par un contrat d'assurance, à indemniser un assuré en cas de réalisation d'un risque<sup>13</sup>.

## **2.2.Législation et cadre juridique de l'assurance automobile <sup>14</sup>**

Sur le plan juridique, nous pouvons dire que l'assurance automobile dispose de l'un des cadrages juridiques les plus importants, nous pouvons citer principalement l'ordonnance N°74-15 modifiée et complétée par la loi N°88-31 et quelques textes dans l'ordonnance N°95-

---

<sup>13</sup>Article 251-2 de code des assurances.

<sup>14</sup>L'ordonnance N°74-15 modifiée et complétée par la loi N°88-31.

07 modifiée par la loi N°06-04, ces dernières sont suivies de plusieurs décrets et arrêtés<sup>15</sup>.

L'ordonnance N°74-15 modifiée et complétée par la loi N°88-31 traite de l'obligation d'assurance des véhicules, des indemnisations et de leurs barèmes, du fond de garantie automobile, de l'expertise, etc.

Par ailleurs, l'article 190 de l'ordonnance N°95-07 modifiée par la loi N°06-04 mentionne les sanctions en cas de non assurance.

En plus du code civil algérien qui traite notamment de la responsabilité civile, de l'acte dommageable et de la gestion des contrats, l'assurance automobile (particulièrement la garantie RC obligatoire) est extrêmement réglementée, à travers des textes consacrés exclusivement à ce type de couverture :

- Ordonnance N°74/15 du 30 janvier 1974 ;
- Loi N°88/31 du 19 juillet 1988, modifiée et complétée par l'ord. N°74/15 ;
- Décrets : 80/34\_35\_36\_37 du 16 février 1980 ;
- Décrets exécutif 04/103 du 05 avril 2004 (création de FGA) ;
- Les arrêtés (ex : attestation d'assurance).

### **B. Assurances responsabilité civile automobiles**

La garantie responsabilité civile est incluse dans tout contrat d'assurance automobile depuis février 1958 (article L211-1 du code des assurances et article L324-1 du code de la route). C'est la seule garantie obligatoire du contrat, appelée aussi assurance aux tiers ou encore RC automobile.

Utiliser le véhicule sans avoir souscrit une garantie responsabilité civile est un délit. Cette garantie responsabilité civile automobile couvre la responsabilité civile :

- Du conducteur du véhicule ;
- De toute personne, autorisée ou non, conduisant le véhicule en question ;
- Et celle de tous les passagers.

Concrètement, elle couvre les conséquences des dommages causés « aux tiers », c'est-à-dire à toutes les personnes autres que le conducteur lui-même (passagers, piétons, autres conducteurs, etc.)<sup>16</sup>.

---

<sup>15</sup><http://www.jurisques.com>; support de cours de droit des assurances.

<sup>16</sup><http://www.reassurez.moi.fr>

### 3. Les types et rôle de l'assurance :

#### 3.1. Les types d'assurance

Il existe deux grandes catégories d'assurance, celles qui couvrent une personne physique et celles qui couvrent les biens. Mais, il est également possible de souscrire plusieurs assurances dans un même contrat. On parle alors de « multirisques »<sup>17</sup>.

##### 3.1.1. L'assurance de personne

Une assurance de personnes a pour objet de couvrir les risques relatifs aux individus comme les accidents corporels, la maladie, le décès ou encore l'invalidité. L'assurance de personnes peut être souscrite soit à titre individuel soit à titre collectif. Certains contrats permettent la constitution et le versement d'une épargne sous forme de capital ou de rente. C'est notamment le cas d'une assurance vie.

##### 3.1.2. L'assurance des dommages

Elle donne droit à une indemnité, normalement égale au montant du préjudice dû à un événement accidentel et involontaire (assurance accident), appelé « sinistre ». Elle regroupe à la fois la protection de responsabilité (responsabilité civile) et celle des biens (dommages causés aux véhicules, protection des biens meubles ou immeubles).

### 3.2. Rôle de l'assurance

#### 3.2.1. Le rôle économique de l'assurance

L'assurance finance l'économie du pays grâce au fonds collectés par les sociétés d'assurance se qui permettre d'investir. Dans l'attente de reverser ces sommes aux assurés sous forme d'indemnisation, les sociétés placent ces fonds sur les marchés financiers en achetant des titres émis par les entreprises en quête de financement. Ces titres sont représentatifs soit de capitaux propres (les actions), soit de dettes à long terme (les obligations).

Ces placements contribuent donc au financement des entreprises. Comme elle assure l'accompagnement des investisseurs, leur en offrent la protection nécessaire Pour l'outil productif et renouvellement des capacités productives ayant subi les dommages<sup>18</sup>

#### 3.2.2. Le rôle social de l'assurance

##### A. Fonction réparatrice de l'assurance :

---

<sup>17</sup>SYLVIEC.JEAN.P. « manuel des assurances automobile », 5ème éditions, l'argus, 2016, paris, p40.

<sup>18</sup>BOUAMARA Zahra « Essai d'analyse du facteur humain comme déterminant de la sinistralité en assurance automobile, mémoire à l'université Abderrahmane Mira-Bejaia, juillet 2018, p09.

L'assurance permet d'indemniser les préjudices résultants de la réalisation des risques. Elle joue généralement ce rôle dans l'intérêt de l'assuré lui-même car elle lui permet de conserver l'équilibre de son patrimoine. Mais l'assurance est aussi utilisée pour garantir au tiers la réparation de préjudice dont il est victime. C'est le but essentiel des assurances de responsabilité obligatoire.

### **B. Fonction d'épargne :**

L'assurance vie peut aussi permettre à l'assuré de se constituer un capital ou une rente dans en bénéficiant des avantages de la fiscalité de l'assurance vie cumulés avec ceux liés à la transmission du patrimoine.

### **C. Fonction de prévention :**

Le rôle de l'assureur est aussi d'aider l'assuré à éviter un sinistre en le sensibilisant au risque, en le dissuadant de prendre des risques inconsidérés et incite les assurés à observer un comportement prudent afin d'éviter les sinistres.

### **D. Rôle de protection sociale :**

Les assurances privées jouent un rôle très important pour compléter le rôle de l'Etat dans le cadre de la protection sociale en matière de santé (complémentaire santé), de retraite (contrat retraite) et de dépendance (contrat dépendance)<sup>19</sup>.

## **4. Les intervenants sur le marché des Assurances**

### **4.1. Les institutions en charge des assurances<sup>20</sup>**

Le cadre institutionnel du marché algérien des assurances est composé de sept institutions en charge des assurances : Le Ministère Chargé Des Finances, l'Union Algérienne Des Sociétés D'assurance et De Réassurance (UAR), Le Conseil National Des Assurances (CNA), La Commission De Supervision Des Assurances (CSA), et La Centrale Des Risques (CR), l'Organe De Tarification, Fond De Garantie Des Assurés.

#### **4.1.1. Le Ministère Chargé Des Finances**

Celui-ci intervient pour délivrer l'autorisation préalable pour l'ouverture en Algérie de succursales d'assurances étrangères et pour l'ouverture de bureaux de représentation des sociétés d'assurances et/ou de réassurance. C'est également le ministre des Finance qui agrée une association professionnelle d'assureurs de droit algérien à laquelle les sociétés

---

<sup>19</sup>BOUAMARA Zahra juillet 2018. Op.cit.p10.

<sup>20</sup> Guide des assurances en Algérie- 2015.

d'assurances et/ou de réassurances étrangères sont tenues d'adhérer.

Les sociétés d'assurances et/ou de réassurance ne peuvent exercer leur activité qu'après avoir obtenu l'agrément du ministre.

Le ministre des Finances agréé pareillement une association professionnelle des agents généraux et des courtiers, comme il établit la liste des documents que les sociétés d'assurances et/ou de réassurance doivent fournir à la CSA.

S'agissant des recours dont disposent les assureurs, le refus d'agrément de la part du ministre des Finances peut faire l'objet d'un recours devant le Conseil d'Etat.

### **4.1.2. L'Union Algérienne Des Sociétés d'Assurance et De Réassurance (UAR)<sup>21</sup>**

UAR est une association professionnelle créée en 1995, constituée et régie conformément aux dispositions de la loi, notamment l'Ordonnance N°95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances modifiée et complétée par la loi N°06-04 du 20 février 2006 et agréée par le Ministère des Finances par décision N°001 du 06 janvier 2014.

Le siège de l'Union est fixé à Alger, elle exerce son activité sur l'ensemble du territoire national.

L'Union Algérienne des Sociétés d'Assurance et de Réassurance (L'UAR) réunit en son sein les compagnies d'assurances et de réassurances ainsi que les succursales des sociétés étrangères pratiquant l'assurance et la réassurance, tout statut juridique confondu.

Conformément à la législation en vigueur, toutes les sociétés d'assurances ou/et de réassurances agréées doivent adhérer à l'UAR, y compris les mutuelles.

L'UAR est placée sous la responsabilité d'un président, élu pour un mandat de quatre ans par l'Assemblée Générale. Assisté de deux vice-présidents, ils représentent l'UAR dans tous les actes de la vie civile et professionnelle auprès des pouvoirs publics et institutions nationales et internationales<sup>22</sup>.

L'union algérien des sociétés d'assurance et de réassurance (l'UAR), à pour objet :

-De fendre et représenter les intérêts collectifs de ses membres vis-à-vis des tiers et des pouvoirs publics.

-Un cadre de consultation est assuré à ses membres, et de procurer son assistance et

---

<sup>21</sup> L'Ordonnance N°95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances modifiée et complétée par la loi N°06-04 du 20 février 2006.

<sup>22</sup><http://www.uar.dz>

son expertise à toute solution de problèmes technico-juridique ou financiers liés à l'analyse, à la gestion et au transfert de risques en réassurance et coassurance.

-De promouvoir une politique de formation de haut niveau aux techniques d'analyses et de gestion de risques.

### **4.1.3. Le conseil national des assurances (CNA)**

Le CNA se définit comme le cadre de concertation entre les diverses parties impliquées dans l'activité d'assurance : les assureurs et intermédiaires d'assurance, les assurés, les pouvoirs publics et enfin le personnel exerçant dans le secteur. Mais aussi comme « force de réflexion et de proposition, organe consultatif des pouvoirs publics et centre de conception et de réalisation des études techniques ».

### **4.1.4. La commission de supervision des assurances (CSA)**

La Commission de supervision des assurances, par dispositions de l'article 209 de l'ordonnance N°95/07 du 25 janvier 1995 (modifié et complété par la loi N°06-04), est l'organe qui exerce le contrôle de l'Etat sur l'activité des assurances. Ses fonctions sont : «protéger les intérêts des assurés et bénéficiaires de contrat d'assurance, en veillant à la régularité des opérations d'assurance ainsi qu'à la solvabilité des sociétés d'assurances, promouvoir et développer le marché national des assurances, en vue de son intégration dans l'activité économique et sociale ». Le décret exécutif N° 08-113 du 9 avril 2008 reprend ces fonctions et les fait suivre de l'obligation, pour elle, de vérifier les informations sur l'origine des fonds qui ont servi à la constitution ou à l'augmentation du capital social de la société d'assurances et/ou de réassurance. Le rôle de la Commission de supervision des assurances est très important lorsque la gestion d'une société d'assurances et/ou de réassurance menace de mettre en péril les intérêts des assurés. A cette fin, elle peut prendre trois types de mesures :

- Restreindre l'activité de la société dans une ou plusieurs branches ;
- Restreindre ou interdire la libre disposition d'une part de l'actif de la société jusqu'à mise en œuvre de mesures de redressement ;
- Désigner une administration provisoire qui peut solliciter des expertises d'évaluation de tout ou partie de l'actif ou du passif lié aux engagements de la société d'assurances et/ou de réassurance ainsi que celles des succursales de sociétés d'assurances étrangères.
-

### 4.1.5. La centrale des risques (CR)

Les sociétés d'assurances et succursales des sociétés d'assurances étrangères doivent fournir à la centrale des risques les informations nécessaires à l'accomplissement de ses missions. Le décret exécutif N° 07-138 précise les contours de sa mission : la centrale collecte et centralise les informations relatives aux contrats d'assurances souscrits auprès des sociétés d'assurances et de réassurance et les succursales d'assurances étrangères. En effet, les sociétés doivent lui déclarer les contrats qu'elles émettent. La centrale les informe de tout cas de pluralité d'assurances de même nature et pour un même risque. La centrale des risques est créée auprès du ministère des Finances et rattachée à la direction des assurances<sup>23</sup>.

### 4.1.6. L'organe de tarification

Afin d'élaborer des projets de tarifs, d'étudier et d'actualiser les tarifs en vigueur, il a été institué un organe spécialisé en matière de tarification. En plus de ces attributions, cet organe est chargé d'émettre des avis sur tout litige en matière de tarifs pour permettre à l'administration de contrôle de se prononcer. Il est institué auprès du ministre des Finances.

### 4.1.7. Le fonds de garantie des assurés

Ce fonds, à ne pas confondre avec le fonds de garantie automobile (FGA), a pour mission de « supporter, dans la limite des ressources disponibles, tout ou partie des dettes nées des contrats d'une société d'assurance en situation d'insolvabilité, dans le cas où les actifs de cette dernière se trouvent insuffisants »<sup>24</sup> (article 213 bis de l'ordonnance N°95-07 du 25 janvier 1995, complété et modifié par la loi N°06-04 du 20 février 2006).

Les ressources du fonds sont constituées par :

- Une cotisation annuelle des sociétés d'assurances et/ou de réassurance et des succursales d'assurances étrangères agréées.
- Les produits des placements du Fonds.
- Les modalités d'organisation et de fonctionnement ainsi que les conditions financières du Fonds sont fixées par le décret exécutif N°09-111 du 07 avril 2009<sup>25</sup>.

### 4.1.8. Le fonds de garantie automobile

Ce fonds est chargé de supporter tout ou partie des indemnités allouées aux victimes

---

<sup>23</sup> Le décret exécutif N° 07-138.

<sup>24</sup> Article 213 bis de l'ordonnance N°95-07 du 25 janvier 1995, complété et modifié par la loi N°06-04 du 20 février 2006).

<sup>25</sup> Le décret exécutif N°09-111 du 07 avril 2009.

d'accidents corporels ou à leurs ayants droit, lorsque ces accidents, ouvrant droit à réparation, ont été causés par des véhicules terrestres à moteur dans le cas où le responsable des dommages demeure inconnu ou se trouve, au moment de l'accident, déchu de la garantie ou insuffisamment couvert ou non assuré ou se révèle totalement ou partiellement insolvable<sup>26</sup>.

### 4.2. Professionnels chargés de la vente et la distribution des produits d'assurance<sup>27</sup>

#### 4.2.1. Les agents généraux

Un agent général d'assurance est un intermédiaire mandaté par une ou plusieurs sociétés d'assurances il engage celle-ci :

- En vendant des contrats d'assurance à ses clients ;
- En recevant le paiement des cotisations d'assurance et aussi les déclarations des sinistres ;
- En versant des indemnités aux assurés à la suite d'un sinistre.

#### 4.2.2. Les courtiers

Ceci s'explique par le fait que les courtiers interviennent davantage dans les entreprises où les primes moyennes des contrats sont plus élevées. Les courtiers internationaux ne sont pas, pour le moment, présents sur le marché. La loi leur interdisant d'exercer directement leur activité. Quelques-uns de ces grands courtiers tentent des partenariats avec des courtiers algériens ou créent des structures de Risk Management.

#### 4.2.3. La bancassurance

La loi N°06/04 du 20 février 2006 a autorisé la distribution des produits d'assurance par les banques, établissements financiers et assimilés, et autres réseaux de distribution. Cette forme de distribution, nouvelle en Algérie, est étroitement encadrée. Les produits d'assurance concernés sont limités à une liste où figurent :

- Les assurances de personnes : accidents, maladie, assistance, vie-décès, capitalisation ;
- Les assurances crédits ;
- Les assurances des risques simples d'habitation : multirisques habitation, catastrophes naturelles ;
- Les assurances agricoles.

---

<sup>26</sup>Article 122 de la loi de finances 1990.

<sup>27</sup>Guide des assurances en Algérie-2015.

### Section 02 : Le contrat d'assurance automobile

L'assurance automobile est obligatoire pour tous les véhicules à Motors. En échange d'une cotisation payée par l'assuré, appelée aussi prime d'assurance automobile qui couvrira la responsabilité civile du conducteur et d'autres garanties facultatives.

#### 1. Définition du contrat d'assurance automobile<sup>28</sup>

Le contrat d'assurance automobile est en général un contrat « multirisques » destiné à couvrir des risques aussi divers que la responsabilité civile, le vol, l'incendie, mais aussi les propres dommages subis par l'assuré.

Un certain nombre de couvertures spécifiques telles que la défense et le recours contre les tiers, et tout récemment l'assistance. On peut y associer une couverture individuelle accident qui est une assurance de personnes qui couvre le conducteur.

##### 1.1. Les types d'un contrat d'assurance automobile<sup>29</sup>

Il existe deux types de contrat d'assurance automobile :

###### 1.1.1. Le contrat particulier

Le contrat pour particulier est destiné pour couvrir un seul véhicule, la distinction de particulier est un peu différente du terme employé en général car dans ce contexte le terme particulier ne veut pas dire uniquement l'usage privé mais aussi que le contrat prend en charge un seul véhicule car il peut exister des contrats flotte pour particuliers (un particulier qui possède plusieurs véhicules).

###### 1.1.2. Le contrat flotte

La flotte est l'ensemble des véhicules appartenant par exemple à une entreprise, le but de ce contrat est de regrouper l'assurance de l'ensemble des véhicules dans un seul et unique contrat.

#### 2. Le contenu d'un contrat d'assurance automobile

Le contrat d'assurance est une convention passée entre l'assuré et la société. Il se matérialise par une police d'assurance qui comprend des conditions générales qui contiennent les dispositions communes à chaque catégorie de risque. Elles traitent la souscription du contrat, des exclusions, des obligations de l'assuré et de l'assureur, le règlement du sinistre et

---

<sup>28</sup> L'ordonnance N°95-07 du 25 janvier 1995 (modifiée par la loi N°06-04 du 20 février 2006) relative aux assurances.

<sup>29</sup> Support de cours de droit des assurances Université de Djilali B, KHEMIS MILIANA.

des litiges entre les parties<sup>30</sup>.

Le contrat d'assurance contient aussi des conditions particulières qui représentent un document qui précise notamment le nom et adresse de la personne physique ou morale qui souscrit, la situation où s'exerce la garantie, les caractéristiques du risque et les garanties souscrites et le montant des franchises et éventuellement les surprimes et majoration.

Le contrat s'appuie sur les déclarations de l'assuré et celles éventuellement de souscripteur, s'il s'agit d'une tierce personne. Il n'a d'effet qu'après sa signature par les parties et après le paiement de la première prime.

### **2.1. Les facteurs d'un contrat d'assurance automobile<sup>31</sup>**

On distingue quatre éléments essentiels d'un contrat d'assurance automobile :

#### **2.1.1. Le risque**

Le risque constitue l'élément fondamental d'une opération d'assurance. On le définit comme étant un événement futur incertain, ne dépendant pas exclusivement de la volonté de l'assuré ou un événement certain, dont la date de survenance est inconnue (décès), on parle alors de l'événement aléatoire.

#### **2.1.2. La prime ou cotisation**

La prime est le montant que verse l'assuré à l'assureur, en contrepartie de la prestation promise. Elle se nomme cotisation quand elle est versée à une mutuelle. La cotisation peut être fixe ou variable.

#### **2.1.3. L'indemnisation**

En cas de réalisation d'un risque assuré, l'assureur doit réparer le préjudice en versant une somme d'argent, mais il ne le fera que dans la limite de la garantie accordée à l'assuré. Cette somme d'argent est destinée :

- Soit au souscripteur et assuré, par exemple en assurance incendie ;
- Soit au bénéficiaire, par exemple en assurance décès ;
- Soit à un autrui, par exemple en cas de responsabilité.

---

<sup>30</sup>BOUAMARA Zahra « Essai d'analyse de facteur humain comme déterminant de la sinistralité en assurance automobile » mémoire à l'université Abderrahmane Mira- Bejaia, juillet 2018, p13

<sup>31</sup><http://www.hyperassur.com>

### A. Les plafonds d'indemnisation :

Le plafond d'indemnisation est le montant maximum versé par l'assurance lorsqu'une garantie est mise en application.

### B. La franchise :

La franchise est une somme qui reste à votre charge, quelle que soit votre situation. Elle intervient en plus de votre prime d'assurance mensuelle lors d'un **sinistre responsable** ou **sans tiers responsable identifié**.

### C. Les exclusions :

Les exclusions sont les risques non couverts par le contrat, donc non indemnisés. Pour certaines exclusions, c'est normal et vous les retrouvez dans tous les contrats.

## 3. La souscription et la durée d'un contrat d'assurance automobile

### 3.1. La souscription d'un contrat d'assurance automobile

Souscrire un contrat d'assurance automobile est une obligation pour tout propriétaire d'un véhicule terrestre à moteur. Dans un premier temps, l'assureur fournit une fiche d'informations sur les garanties et leurs prix. Avant de souscrire à une police d'assurance, il est conseillé de demander un devis à un ou plusieurs assureurs qui sera adapté à votre seul profil.

Une fois rempli le questionnaire détaillé, l'assureur va étudier la demande et soumet ensuite une proposition que le futur assuré peut accepter.

La dernière étape est l'acceptation de la part de l'assureur, suivie du paiement de la prime par l'assuré et la réception du contrat<sup>32</sup>.

### 3.2. La durée d'un contrat d'assurance automobile

Le contrat est parfait dès l'accord des parties et notamment dès sa signature par l'assuré et l'assureur.

La durée du contrat d'assurance peut donc être très variable, de 1 mois à plus d'une année selon les cas. Ce sont les parties signataires du contrat d'assurance qui peuvent établir la durée de ce contrat

Dans tous les cas, pendant cette durée l'assuré sera sous la protection de son assureur.

---

<sup>32</sup><http://www.lesfurets.com>, la souscription d'une assurance, édité le 2 octobre 2017, consulté le 8 juin 2018.

L'assureur garantit un remboursement en cas de sinistre selon les termes du contrat.

### 4. Le sinistre automobile

Le code des assurances définit le sinistre comme suit : « constitue un sinistre, tout dommage causés à des tiers, engageant la responsabilité de l'assuré, résultant d'un fait dommageable ayant la même cause technique, imputable aux activités de l'assuré garanties par le contrat, et ayant donné lieu à une ou plusieurs réclamations »<sup>33</sup>.

La déclaration du sinistre doit être envoyée à votre assurance le plutôt possible si vous êtes victime d'un sinistre (incendie, vol, dégâts des eaux, etc.) couvert par votre assurance automobile. Cette déclaration comporte le nom, prénom, adresse, numéro du contrat, nom et adresse du courtier, nature, date, heure et lieu de sinistre, circonstances, victimes, dommage, témoignage.

Il ya trois sortes de sinistre :

- **Le sinistre matériel** : accident entraînant seulement des dégâts aux victimes adversaire ou bien important à des tiers.
- **Le sinistre corporel** : accident entraine des lésions corporelles et des tierces personnes.
- **Le sinistre mixte** : accident à la foire des dégâts matériels et corporels dans la réalité si sinistre sont regroupés avec des sinistres corporels.

#### 4.1. Le taux de sinistralité

Est une notion de gestion du risque et d'assurance (pour l'assureur c'est un ratio financier entre le montant des sinistres à dédommager et celui des primes encaissées). Dans ce domaine, en principe ce taux doit être inférieur à 1, pour couvrir les coûts de gestion et assurer une bonne rentabilité, elle-même gage de solvabilité des compagnies d'assurance, qu'elles soient mutualistes ou cotées en bourse.

Les compagnies d'assurance suivent de près ce taux, tout en analysant rétrospectivement et prospectivement l'évolution des facteurs de sinistralité, ce suivi statistique et de ces analyses servent aux compagnies à :

- Aménager leurs tarifs de primes ;
- Ajuster leurs provisions techniques qui sont des sommes mises en réserve pour faire face aux risques des contrats en cours ;

---

<sup>33</sup>Article 251-2 de code des assurances.

- Adapter les clauses de contrat, par exemple pour maîtriser l'aléa moral ;
- Promouvoir la prévention ;
- Définir leur politique de réassurance<sup>34</sup>.

### 4.2. Prise en charge des sinistres de la branche automobile<sup>35</sup>

#### 4.2.1. L'obligation de déclaration du sinistre

Sous peine de déchéance, sauf cas fortuit ou de force majeure, l'assuré doit, dans les 7 jours ouvrables de la date à laquelle il a eu connaissance d'un sinistre affectant l'une des garanties souscrites, procéder, par écrit ou oralement contre récépissé, à la déclaration du sinistre. S'il s'agit d'un vol, ce délai est réduit à 3 jours ouvrables.

#### 4.2.2. Le droit des victimes

Les victimes d'un accident de la circulation disposent d'un droit à indemnisation contre l'auteur du dommage. Si l'accident a mis en cause plusieurs auteurs, ces derniers sont responsables et solidaire envers la victime qui peut donc s'adresser à n'importe lequel des coauteurs pour lui demander réparation de manière intégrale. Celui qui aura réparé, aura un recours contre les autres coauteurs pour obtenir le remboursement correspondant à leur part de responsabilité dans l'accident. En tout état de cause, le recours ne doit pas priver la victime d'une réparation intégrale.

##### A. Indemnisation des dommages matériels

Le bénéficiaire de l'indemnité est le propriétaire du véhicule assuré. L'indemnisation versée par l'assureur ne pourra être supérieure à la valeur des biens garantis au jour du sinistre : c'est le principe indemnitaire défini par la loi. Les dommages sont évalués de gré à gré par un expert. En cas de contestation de l'évaluation des dommages, l'assuré a la possibilité de se faire assister par un expert. Si les experts de l'assureur et de l'assuré ne parviennent pas à un accord, ils font appel à un troisième et opèrent en commun et à la majorité des voix.

##### B. Montant et limite de l'indemnité

L'essentiel de l'indemnisation est celle des dommages directement subis par le véhicule. On parle de valeur de remplacement (en cas de destruction, somme nécessaire à l'acquisition d'un bien équivalent), à différencier de la valeur vénale qui correspond au prix

---

<sup>34</sup><http://fr.m.wikipedia.org>

<sup>35</sup> Guide des assurances en Algérie-2015.

qu'aurait retiré le propriétaire de la vente de ce véhicule, inférieure à la valeur de remplacement. L'indemnité est égale au montant des réparations dans la limite de la valeur vénale du véhicule assuré, déduction faite du prix de l'épave si le véhicule n'est pas réparé.

### **C. Dispositions spécifiques relatives au vol**

En règle générale, si le véhicule est retrouvé dans un délai de 30 jours à compter de la réception de la déclaration, l'assuré s'engage à en reprendre possession. L'indemnité versée est égale à la valeur du véhicule augmentée des frais engagés pour la récupération du véhicule. Si le véhicule n'est pas retrouvé dans le délai de 30 jours à compter de la réception de la déclaration, l'assureur verse une indemnité égale à sa valeur vénale, augmentée des frais engagés par l'assuré pour la récupération du véhicule. Si le véhicule est récupéré ultérieurement, l'assuré aura, dans les 30 jours, la faculté d'en reprendre possession moyennant le remboursement de l'indemnité, déduction faite d'une somme correspondant aux dommages et aux frais garantis.

### **D. L'application d'une franchise**

Le plus souvent, l'assuré conserve à sa charge une franchise pour tout sinistre mettant en jeu les garanties contractuelles de base et complémentaires. Lorsque plusieurs garanties sont mises en jeu à l'occasion d'un même sinistre, l'assuré conserve à sa charge les franchises correspondantes.

### **E. Subrogation :**

Après règlement des indemnités dues au titre des garanties choisies, l'assureur est subrogé dans les droits et actions de l'assuré pour agir contre le responsable des dommages. L'assureur dispose auprès du responsable d'une action en remboursement des indemnités versées à l'assuré.

### **F. La sauvegarde des droits des victimes**

Ne sont pas opposables aux victimes ou à leurs ayants droit :

Les déchéances à l'exception de la suspension régulière de la garantie pour non-paiement de la cotisation de l'assuré,

La réduction de l'indemnité en cas de déclaration inexacte ou incomplète du risque.

Les exclusions portant notamment sur le défaut ou la non-validité du permis de conduire et le transport des passagers dans des conditions de sécurité insuffisante.

Dans tous les cas, l'assureur indemnise la ou les victime(s) ou leurs ayants droit pour le compte du ou des responsable(s). Il exerce ensuite contre celui-ci (ceux-ci) une action en remboursement de toutes les sommes versées.

### \* Les cas de refus, par l'assureur, de paiement d'un sinistre

Le refus de règlement d'un sinistre peut se rencontrer dans deux cas :

- **La nullité du contrat** : elle est prononcée en cas de fausse déclaration effectuée de mauvaise foi puisqu'il y a changement de l'objet du risque ou diminution de l'opinion pour l'assureur. Cette nullité du contrat n'assure plus aucune garantie incombant à l'assureur en cas de sinistre. Par ailleurs, l'assureur est en droit de conserver les cotisations encaissées et échues.
- **L'absence d'assurance** : en dépit d'une apparence d'assurance, lors d'un sinistre, l'automobiliste a pu présenter une attestation d'assurance valant présomption d'assurance.

Cependant, l'assureur est autorisé à faire tomber cette présomption en amenant la preuve que la garantie n'est pas due. C'est le cas lorsque la garantie a été suspendue ou que le contrat a été résilié pour défaut de paiement des primes.

### 4.2.3. L'inopposabilité des restrictions de garanties à la victime

L'assurance automobile est particulièrement protectrice eu égard à la victime. En effet, la franchise est inopposable à la victime. Cette règle s'explique par le souhait d'éviter à la victime la nécessité d'un double recours : contre l'assureur pour l'essentiel, contre le responsable, probablement insolvable, pour le montant de la franchise.

### Section 03 : Garanties et tarif d'assurance automobile

Les garanties consistent à couvrir l'assuré contre les dommages matériels survenant en cours de transport terrestre, à la marchandise transportée. La tarification de l'assurance automobile est une opération extrêmement importante dans la mesure où elle aboutit à la détermination de la prime à payer qui est la contrepartie du service d'assurance.

#### 1. Garanties d'assurance automobile

##### 1.1. Les garanties obligatoires

La garantie **responsabilités civiles** : est imposée par la loi, selon les dispositions de l'article 1 de l'ordonnance N°74/15 du 30 janvier 1974 relative à l'obligation d'assurance des véhicules automobiles<sup>36</sup>.

Nous garantissons votre responsabilité civile et celle des personnes assurées, lorsque des dommages matériels et/ou corporels sont subis par un tiers à l'occasion d'un accident, incendie ou explosion dans lequel est impliqué :

- Le véhicule assuré (en circulation ou hors circulation) ;
- Ou un appareil terrestre qui lui est attelé, les accessoires et produits servant à son utilisation ou par les objets et substances qu'ils transportent.

Il est entendu que l'emploi d'un tel appareil doit être stipulé aux conditions particulières.

Nous garantissons également votre responsabilité civile lorsque des dommages matériels et/ou corporels sont subis par un tiers du fait de la chute des accessoires, produits, objets et substances transportés par le véhicule assuré ou l'appareil qui lui est attelé et est mentionné aux conditions particulières.

La compagnie garantit également l'indemnisation des dommages corporels consécutifs aux accidents de la circulation pour toute victime ou ses ayant-droit alors même qu'elle n'aurait pas la qualité de tiers vis-à-vis de la personne civilement responsable conformément aux dispositions de l'ordonnance N°74/15 du 30 janvier 1974, complétée et modifiée par la loi N°88/31 du 19 juillet 1988.

---

<sup>36</sup> L'article 1 de l'ordonnance N°74/15 du 30 janvier 1974 relative à l'obligation d'assurance des véhicules automobiles.

### 1.2. Les garanties facultatives

Les garanties facultatives couvrent les dommages causés au véhicule de l'assuré<sup>37</sup>, on distingue deux formules classiques dans les garanties facultatives qui sont « dommage collision » et « tous risque ».

La garantie dommage collision ou tierce collision prend en charge les dégâts occasionnés au véhicule assuré, cette garantie ne joue que s'il y a heurt avec un tiers identifié, telle que :

- Le choc avec un piéton identifié ;
- Le choc avec un animal dont le propriétaire est identifié ;
- Le choc avec un véhicule en circulation à une personne identifiée.

La garantie tous risque couvre tous les garanties dommage collision ainsi que d'autre évènement telle que :

- Le choc avec un corps fixe ou mobile extérieur au véhicule ;
- Le renversement du véhicule assuré ;
- La chute accidentelle du véhicule assuré ;
- L'inondation imprévisible du véhicule assuré en stationnement résultant de la brusque montée des eaux.

A côté de ces deux formules en trouve aussi :

- Vol-incendie ;
- Bris de glaces ;
- Assistance automobile ;
- La protection juridique.

#### 1.2.1. Vol et incendie du véhicule

Ces deux garanties sont généralement jumelées :

##### **A. En cas de vol :**

Indemnisation dans la limite de la valeur assuré des :

- Dommages résultant de la disparition du véhicule assuré, ainsi que des pneumatiques, accessoires, et pièces de rechange ;
- Dommages et détériorations résultants d'une tentative de vol.

---

<sup>37</sup><http://www.cna.dz>. Les assurances en Algérie ; Assurance automobile ; consulté le 10 mai 2018.

### **B. En cas d'incendie et d'explosion :**

A l'exclusion de ceux occasionnés par tout explosif transporté dans le véhicule assuré, votre assureur dédommagera toute détérioration subie par votre véhicule, ses accessoires et ses pièces de rechange.

#### **1.2.2. Bris de glaces**

L'assureur garantit l'assuré contre les dommages causés au pare-brise, à la lunette arrière et aux glaces latérales du véhicules assuré, par projection de cailloux, de gravillons, ou autres corps que le véhicule soit en mouvement ou en stationnement<sup>38</sup>.

#### **1.2.3. Assistance automobile :**

Introduite depuis peu (avril 2007), l'assistance automobile est de plus en plus proposée par les sociétés d'assurance en partenariat avec des sociétés d'assistance. Cette garantie permet, en cas d'accident ou de panne et sur simple appel téléphonique, la mise à la disposition de l'assuré et autres bénéficiaires d'une aide matérielle immédiate<sup>39</sup> :

- Dépannage ou remorquage du véhicule ;
- Séjour et déplacement des bénéficiaires à cause de l'immobilisation du véhicule assuré.

#### **1.2.4. La protection juridique**

La garantie de protection juridique propre à l'usage d'un véhicule à moteur est également appelée « défense et recours ». Cette garantie a, le plus souvent, pour objectif de défendre l'assuré ainsi que les personnes ayant la qualité d'assuré, à l'amiable ou devant les tribunaux, suite à un accident susceptible de mettre en jeu la garantie responsabilité civile. Cette garantie est automatiquement associée à la garantie responsabilité civile. L'assureur prend en charge les frais provoqués par la défense de l'assuré devant toute juridiction, y compris devant les juridictions pénales devant lesquelles il serait poursuivi pour des faits liés au véhicule assuré (garantie défense). En outre, l'assureur s'engage à réclamer, à ses frais, à l'amiable ou par voie judiciaire, la réparation des dommages, corporels ou matériels, subis par les personnes assurées à la suite d'un accident de la circulation impliquant le véhicule assuré

---

<sup>38</sup>BOUAMARA Zahra « Essai d'analyse du facteur humain comme déterminant de la sinistralité en assurance automobile », mémoire à l'université Abderrahmane Mira- Bejaia, juillet 2018, p17.

<sup>39</sup>BOUAMARA Zahra juillet 2018. OP.CIT.P19.

et causé par un tiers responsable (garantie recours)<sup>40</sup>.

Les personnes bénéficiaires de la garantie sont :

- L'assuré, le propriétaire du véhicule assuré, le conducteur (ou le gardien) autorisé du véhicule assuré ;
- Leurs conjoints, ascendants et descendants.

Toutes les personnes dont l'assureur garantit les responsabilités bénéficient, dans les mêmes conditions, de la garantie défense à l'exception des personnes poursuivies pour la conduite en état d'ivresse ou délit de fuite et des personnes utilisant le véhicule de l'assuré sans son accord ou contre son gré. Le remboursement des amendes, qui constituent une peine que la loi interdit d'assurer, n'est jamais couvert.

## 2. Tarif d'assurance automobile

### 2.1. La tarification a priori

La tarification a priori consiste à déterminer une prime de risque et s'appuie sur l'observation de certaines variables relatives au véhicule et au conducteur influençant réellement le risque automobile. Le Ministère de Finance impose la classification suivante :

- Les critères liés au véhicule : le genre, la zone de circulation, l'usage, la puissance fiscale ;
- Les critères liés à l'assuré lui-même : la catégorie socio professionnelle, l'âge de l'assuré, l'ancienneté du permis de conduire, ainsi que le sexe<sup>41</sup>.

### 2.2. La tarification a posteriori

Chaque assuré doit payer une prime qui permet de couvrir exactement le risque encouru selon le nombre de sinistres dont il est responsable. Il s'agit du système Bonus-malus qui peut être défini comme étant « une note personnelle qui reflète l'historique de conducteur ».

De ce fait, la préoccupation des compagnies d'assurances est d'avoir une base de données exploitable permettant d'approcher une modélisation satisfaisante de la survenance d'accident en estimant l'évolution du portefeuille automobile, de façon à déterminer une prime équitable permettant de couvrir le risque assuré<sup>42</sup>.

---

<sup>40</sup> <http://www.jurisques.com>, support de cours de droit des assurances.

<sup>41</sup> IAD Meriem « la sapa modèle de tarification optimal en assurance automobile dans le cadre d'un marché règlement cas de l'Algérie » thèse de doctorat à l'université de Tipaza 2015, p215.

<sup>42</sup> IAD Meriem 2015. OP.CIT.P215.

### 2.3. Le bonus-malus Algérie

Obligatoire depuis 1976 dans un but d'incitation à la prudence, le bonus-malus (ou clause de réduction-majoration) a pour effet d'adapter le montant de la prime/cotisation d'assurance automobile au comportement des conducteurs du véhicule assuré.

Un coefficient de niveau plus ou moins élevé selon que les conducteurs ont été responsables ou non responsable d'accident au cours des périodes annuelles écoulées<sup>43</sup>.

Ce système consiste à accorder des réductions sur la prime responsabilité civile pour les assurés n'ayant pas fait l'objet d'accidents ou non responsable d'accidents au cours de la période d'observation, et majorer la prime responsabilité civile pour les assurés dont cette responsabilité est engagée, totalement ou partiellement dans la survenance d'un sinistre, au cours de la période d'observation.

### 3. Etapes de calcul de la prime

#### 3.1. La prime pure :

La prime pure c'est le montant de sinistre moyen auquel devra faire face l'assureur pour le risque, en d'autres termes c'est le prix correspondant au cout moyen du sinistre. Elle est la prime permettant à l'assureur de régler les sinistres frappant la mutualité des assurés.

La prime pure appelée également prime de risque ou encore prime d'équilibre (ou prime technique), est celle permettant de couvrir exactement le montant du préjudice. Elle est donc la somme strictement nécessaire à la compensation des risques au sein de la mutualité<sup>44</sup>.

Mathématiquement, la prime pure est le produit de la fréquence du risque par le cout moyen du sinistre.

$$\text{Prime pure} = \text{Fréquence} \times \text{Cout moyen}$$

La fréquence est le nombre de fois de la réalisation de risque, c'est-à-dire la probabilité de survenance de risque. Le cout moyen est le montant du sinistre durant une période donnée.

#### 3.2. La prime nette

Appelée également prime commerciale, la prime nette est la prime figurant sur les tarifs des sociétés d'assurances. Elle est l'addition de la prime pure et des chargements.

---

<sup>43</sup><http://www.assurland.com.comparateur> d'assurance.

<sup>44</sup>CUILBAULT F, ELIASHBERG C, LATRASSE M « Les grands principes de l'assurance », 6ème édition, L'argus, 2003 Paris, p49.

### **Prime nette= Prime pure + Chargements**

Les chargements remplissent toutes les commissions et tous les frais d'assurance. Il en existe deux types de chargements : les chargements d'acquisition qui constituent les commissions des intermédiaires notamment, et les chargements pour frais de gestion (frais de gestion des sinistres), (du recouvrement des primes), (de placement des actifs), (et de rémunération des apporteurs)<sup>45</sup>.

### **3.3 La prime totale**

Elle est la somme effectivement payée par le souscripteur. Elle est égale à l'addition de la prime nette, des taxes et des frais accessoires.

### **Prime totale(TTC)= Prime nette + Taxes + Frais accessoires**

Les frais accessoires sont des frais de police ou frais d'établissement, ils sont forfaitaires et déterminés en fonction de l'importance de la prime nette<sup>46</sup>. Les taxes sont des impôts indirects perçus par l'Etat, calculés sur la prime nette et les frais accessoires et varient également selon la nature du risque assuré.

## **4. Taux du bonus-malus**

### **4.1. Taux du bonus**

Le bonus est accordé aux assurés n'ayant pas été responsable de sinistre durant la période d'observation. Un bonus de 25% correspond à un coefficient de 75%. Un bonus de 0% correspond à un coefficient de 1. Inversement un coefficient de 1,5% désigne un Malus de 25%<sup>47</sup>.

---

<sup>45</sup> CUILBAULT F, ELIASHBERG C, LATRASSE M. OP.CIT.P55.

<sup>46</sup>IBID

<sup>47</sup>Document de l'agence CAAR 205 de Tizi-Ouzou.

**Tableau N°01 : le bonus accordé aux assurés n'ayant pas été responsable de sinistre en Algérie**

<b>Durée cumulée d'assurance durant la période d'observation</b>	<b>Taux de bonus</b>
<b>Durée inférieure à 12 mois</b>	<b>0%</b>
<b>Durée égale ou supérieure à 12 mois et inférieur à 24 mois</b>	<b>25%</b>
<b>Durée égale ou supérieur à 24 mois</b>	<b>35%</b>

**Source :** document de la CAAR 205.

#### **4.2 Taux de malus :**

Le malus est accordé aux assurés ayant été responsable de sinistre durant la période d'observation. Les taux du malus sont déterminés en fonction de deux situations :

- La première situation est celle des assurés n'ayant pas de bonus au titre de contrat précédent. Dans ce cas le taux de malus appliqué est de 50% pour un sinistre, de 100% pour deux sinistres et de 200% pour trois sinistres et plus pendant la période d'observation.
- La deuxième situation concerne les assurés ayant un bonus au titre de contrat précédent. Dans ce cas le taux du malus appliqué est de 0% pour un sinistre et 50% pour deux sinistres ,100% pour trois sinistres et 200% pour quatre sinistres et plus pendant la période d'observation<sup>48</sup>.

---

<sup>48</sup>Document de l'agence CAAR de Tizi-Ouzou.

Tableau N°02 : le malus accordé aux assurés ayant été responsable de sinistre en Algérie<sup>49</sup>

Nombre de sinistres survenus	Taux de malus
<b>Assuré n'ayant pas de bonus au titre de contrat précédent</b>	
<b>Un sinistre</b>	<b>50%</b>
<b>Deux sinistres</b>	<b>100%</b>
<b>Trois sinistres</b>	<b>200%</b>
<b>Assuré ayant un bonus au titre de contrat précédent</b>	
<b>Un sinistre</b>	<b>0%</b>
<b>Deux sinistres</b>	<b>50%</b>
<b>Trois sinistres</b>	<b>100%</b>
<b>Quatre sinistres</b>	<b>200%</b>

Source : document de la CAAR 205.

### ❖ La Théorie de l'Agence :

Le principe du principal-agent est le cœur de l'une des théories de l'économie industrielle, La théorie de l'agence qui désigne un ensemble de problèmes rencontrés lorsque l'action d'un acteur économique, désigné comme étant le « principal », dépend de l'action ou de la nature d'un autre acteur, « l'agent », sur lequel le principal est imparfaitement informé. Il s'agit donc d'étudier les conséquences d'une asymétrie d'information.

Michael C.JENSON et WILLIAM H.MECHLING définissent, en 1976, la relation d'agence comme un contrat par lequel une ou plusieurs personnes (le(s) principal (aux)) engage une autre personne (l'agent) pour exécuter en son nom une tâche quelconque qui implique une délégation de décision à l'agence.

La théorie de l'agence reste attachée à une problématique relative à la définition de contrat efficaces, de sorte que l'agent soit incité à avoir un comportement favorisant les intérêts du principal (E.BROUSSEAU<sup>50</sup> autrement dit étant donnée l'avantage informationnel

<sup>49</sup> Document de la CAAR 205.

<sup>50</sup> ERIC BROUSSEAU (les théories des contrats: une revue, Revue d'Economie Politique, vol 103N°01, février-janvier 1993, p15.

de l'agent et la divergence d'intérêts entre principal et agent, il s'agit de définir un système d'incitation (au bénéfice de l'agent) qui préserve la maximisation de la fonction d'utilité du principal ; le principal peut limiter les divergences d'intérêts en proposant un système d'incitations approprié pour l'agent ainsi que des moyens de surveillance visant à limiter les comportements aberrants des agents<sup>51</sup>.

La mise en place de tel système de contrôle et d'incitation fait apparaître des coûts appelés « coût d'agence » et la forme organisationnelle qui s'impose est celle qui assure la survie de la firme par la minimisation de ces coûts d'agence

La théorie de l'agence propose alors une analyse des modalités de réduction de ces coûts d'agence par la définition de contrat efficient<sup>52</sup>.

Cette théorie a également fortement contribué à l'approfondissement de l'analyse des relations de dépendance entre deux agents (la situation d'un agent dépend de l'action d'un autre)<sup>53</sup>.

Cette relation se caractérise aussi au sein des compagnies d'assurance entre l'assureur et l'assuré à travers les contrats reliant ces deux parties ; à titre d'exemple quand l'assureur propose le contrat d'assurance automobile à titre d'exemple, se fixe le prix de la prime à un prix unique fixe  $P$  car il ne connaît pas d'avance la qualité de l'ensemble de ses clients (y'a des bons conducteurs comme y'a des mauvais), donc  $P$  présente comme le coût des accidents du conducteur moyen.

L'assureur est dans l'obligation de couvrir les mauvais conducteurs que leur coût est supérieur au prime  $p$  et que les bons se trouvent aussi entraînés de payer pour les mauvais conducteurs.

Pour résoudre le problème et avoir plus d'informations sur l'assuré on prend en compte l'historique d'accidents de l'assuré sur son contrat et c'est la base du bonus malus, ce genre de problème s'appelle anti-sélection.

Il peut y avoir aussi des informations cachées (situation dite de risque moral) ; l'assureur ne peut pas contrôler le comportement opportuniste voire amoral de l'assuré, ce dernier provoque donc délibérément le sinistre, pour encaisser l'indemnisation prévue.

Donc dans le domaine des assurances, c'est la possibilité qu'un assuré augmente sa prise de risque, par rapport à la situation où il supportait entièrement les conséquences négatives d'un sinistre.

---

<sup>51</sup> MICHAEL.C.JENSON ET WILLIAM.H.MECKLING (la propriété managériale, les caractéristiques du conseil d'administration et la richesse des actionnaires, 1976 p.312.

<sup>52</sup> E.F.FAMA ET M.C.JENSON (la théorie positive de l'agence appliquée à la finance et à la gouvernance), 1983, p16.

<sup>53</sup> BADREDINE et CHABBOU (journal officiel de la république française), décembre 2004, p14.

### Conclusion

L'assurance, nous l'avons dit, a pour rôle fondamentale de conférer aux assurés la sécurité dont ils ont besoin contre les risques du hasard qui menacent leurs intégrités physiques ou leurs patrimoines.

La souscription d'un contrat d'assurance véhicule flotte ou particulier est obligatoire pour tous véhicule en circulation, celle-ci se compose des garanties de la responsabilité civile et de plusieurs garanties facultatives.

La branche automobile suscite désormais quelques inquiétudes dans la profession, en cause la hausse continue de la sinistralité relevée ces dernières années.

La sinistralité très élevée constitue une des difficultés majeures de l'assurance automobile.

La tarification est un processus instantané d'évaluation des risques où la prime doit être proportionnelle au risque encouru par les assurés. En assurance automobile on distingue deux types de tarifications, une tarification a priori permettant de fixer le prix à la souscription de contrat en fonction des caractéristiques de l'assuré. L'autre type de tarification est celle a posteriori se basant sur la connaissance ultérieure des antécédents en matière de sinistre permettant de corriger la prime a priori. C'est-à-dire l'emploi du tarif de type « Bonus-malus ».

# **Chapitre II: Le secteur des assurances et la sinistralité automobile en Algérie**

### Introduction

Les compagnies d'assurance sont dans une dynamique commerciale importante qui se caractérise par une croissance et une expansion exprimée par le volume des primes émises et par le développement de l'ensemble des branches d'assurances, et on constate que cette performance se traduit aussi bien dans la branche vie que dans la branche non-vie.

La principale source de préoccupation des assureurs se situe au niveau du segment non-vie, en particulier de la branche automobile suite à l'importance du parc automobile et au caractère obligatoire de cette assurance. La hausse de sinistralité qui agite les acteurs du secteur a entraîné un grand retard des indemnisations et un stock de sinistres à payer important.

A cet effet, la mission des assurances ne se limite plus uniquement à indemniser financièrement les dommages causés par un sinistre mais elles devraient contribuer à réduire le taux de sinistralité et trouver plus de solution pour pallier ce phénomène et également participer à la prévention des assurés qui sont peu ou pas du tout outillés à cet effet.

L'objectif de ce présent chapitre est de présenter l'assurance automobile et d'approfondir sur la sinistralité automobile et ses facteurs, et pour ce faire, nous allons nous baser sur le parc automobile et l'industrie automobile en Algérie dans la première section, ensuite nous passerons à l'assurance automobile en Algérie dans la deuxième section, et nous procéderons dans la troisième section à l'analyse statistique liée à la sinistralité automobile en Algérie.

### Section 01 : l'assurance et le marché algérien d'automobile

L'usage de l'automobile est incontournable dans le quotidien du citoyen, de plus la branche automobile constitue à elle seule près de la moitié du chiffre d'affaires du marché algérien des assurances.

Les conséquences de l'acte de conduite sont des plus catastrophiques, les traumatismes occasionnés par le trafic routier constituent un problème majeur de santé publique et une des causes principales de décès.

De plus, les assureurs confrontés à l'escalade du nombre d'accidents font face aux multiples contraintes de la gestion d'un volume de plus en plus important de dossiers sinistres tant matériels que corporels.

#### 1. Le parc automobile algérien

L'Algérie garde son classement de deuxième marché en Afrique après

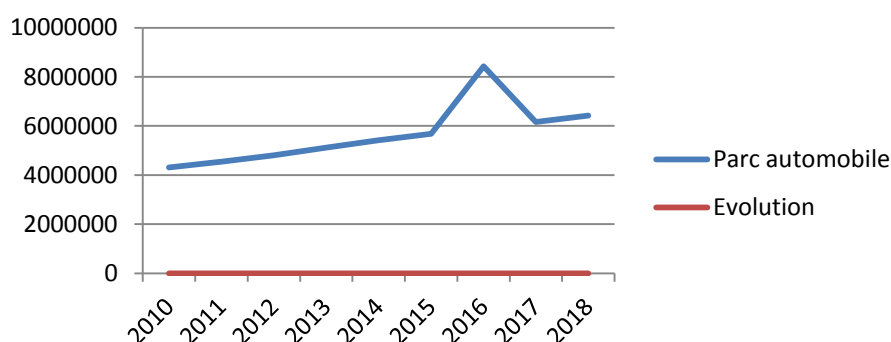
L'Afrique du Sud avec 9,9 millions de véhicules<sup>54</sup>.

**Tableau N°03 : évolution du parc automobile en Algérie.**

Années	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
<b>Parc Automobile</b>	4 314 607	4 549 490	4 812 555	5 123 705	5 425 58	5 683 156	8 426 225	6 162 542	6 418 212
<b>Evolution</b>	3%	5%	6%	6%	6%	4,5%	5,33%	2,94%	3,98%

**Source:** Réalisation personnel d'après les chiffres de l'ONS et notes de conjonctures statistiques de la CNA.

**Figure N°01 : Evolution du parc automobile en Algérie**



<sup>54</sup>Les données de l'ONS 2016.

## Chapitre II: Le secteur des assurances et la sinistralité automobile en Algérie

À partir de la figure N°01 certaines observations peuvent être dégagées<sup>55</sup> :

Nous constatons une nette augmentation du parc automobile algérien depuis 2010, qui est notamment dû à la forte demande et aussi aux quantités importantes de véhicules importés, mais on remarque une augmentation encore plus importante entre 2015 et 2016 (passant de 5,6 millions à 8,4 millions).

Par contre y'a une forte diminution entre 2016 et 2017 (passant de 8,4 millions à 6,2 millions), et c'est là qu'on remarque les conséquences ou résultats de la suspension des importations des véhicules, tandis que en 2018 on remarque une légère augmentation (passant de 6,2 millions à 6,4 millions).

En effet, le parc de véhicules de notre pays ne cesse de croître en dépit de la suppression du crédit à la consommation en 2009, et qui a été remis en place en 2015 mais juste pour les véhicules produits en Algérie d'un côté et de la suspension de l'importation des véhicules en 2015.

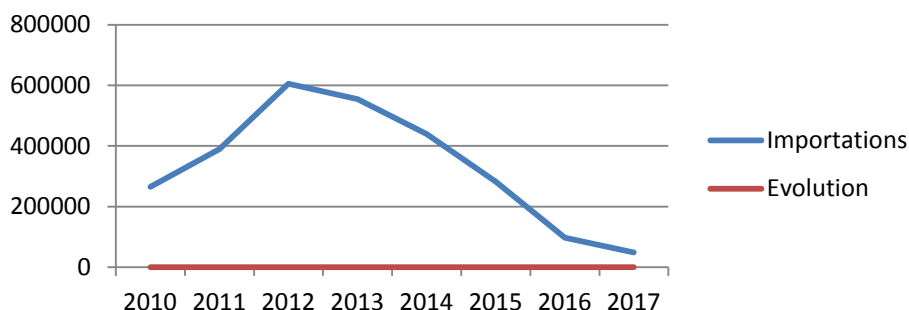
Dans la prochaine figure on va exposer l'évolution des importations en Algérie ;

**Tableau N°04 : Evolution des importations des véhicules en Algérie**

Années	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
<b>Importations</b>	265 859	390 140	605 312	554 263	439 637	282 119	97 330	48950
<b>Evolution</b>	6,16%	8,64%	12,57%	10,82%	8,10%	4,67%	1,16%	0,58%

Source : Réalisation personnel d'après les données de l'Office National des Statistiques Algérien.

**Figure N°02 : Evolution des importations des véhicules en Algérie**



<sup>55</sup><http://www.algerie360.com>

Nous retirons selon la figure N°02 certaines remarques :

Une importante augmentation des importations véhicule entre 2010 et 2012, en atteignant ainsi un pic de 605 312 véhicules en 2012 suite à la forte demande sur le marché algérien.

Les importations des véhicules en Algérie tendent vers le déclin passant d'un nombre de 554 263 unités en 2013 à 48 950 unités<sup>56</sup> en 2017, et c'est à la faveur d'une réduction drastique des licences accordées aux concessionnaires locaux selon l'ONS, le gouvernement a fixé le quota d'importation des véhicules entre 40000 et 50000 unités.

Fin 2017 les importations ont diminué de 77 % par rapport à 2016, et aucune licence n'a été donnée pour 2018<sup>57</sup>.

Un taux de 62% de véhicules de tourisme est comptabilisé sur la totalité du parc automobile algérien, c'est environ une voiture pour sept habitants, soit beaucoup moins que dans la plupart des pays développés où l'on compte généralement deux voitures pour trois habitants.

### **2. L'industrie automobile en Algérie<sup>58</sup>**

Avant quatre ou cinq ans, il était très facile de se décider de l'achat d'un véhicule, qu'il soit neuf ou d'occasion.

Aujourd'hui les acheteurs sont de plus en plus attentistes, face à un marché en crise, caractérisé par une fulgurante hausse des prix due à plusieurs acteurs. Confronté à de multiples signaux contradictoires.

Notamment qu'en cette période marquée particulièrement par les mouvements de contestation populaire contre le système en place enclenché le 22 février dernier 2019.

En outre depuis janvier 2015, le marché automobile en Algérie qui ne comptait pas moins de 600000 véhicules neufs vendus connaît une crise.

Dans un marché demandeur, la politique de l'offre engagée par le gouvernement qui consiste à réduire la facture de l'importation en imposant un système de quota et à encourager l'investissement local.

---

<sup>56</sup>Les données de l'ONS 2016.

<sup>57</sup><http://www.algérie-eco.com/2017>

<sup>58</sup><http://www.algérie-eco.com/2017>.

## Chapitre II: Le secteur des assurances et la sinistralité automobile en Algérie

---

Ce dernier a entraîné l'émergence de six unités de montages de véhicules actuellement, à qui s'ajoute ceux de la SNVI (Entreprise National Des Véhicules Industriels) et de la SAFAV-MB de Tiaret (Société Algérien De Fabrication Des Véhicules De Marque Mercedes Benz).

D'autres usines sont annoncées, à l'instar du projet de l'usine de groupe PSA (sigle de Peugeot société anonyme), qui sortira ses premiers véhicules avant la fin de l'année 2019, l'objectif étant d'atteindre un volume de pas moins de 45000 véhicule/an à l'horizon 2020<sup>59</sup>.

En effet les premières augmentations commençaient à s'annoncer chez les concessionnaires, avec le nouveau cahier des charges qui imposait de nouveaux équipements de sécurité, le véhicule revenait plus cher et donc se revendait plus chère.

Quant au marché se contentait des près de 140000 unités montés en Algérie, par Renault Algérie qui assemble aujourd'hui trois modèles, le Renault symbole, la DACIA Sondera et Renault Clio 4 qui sera lancée dès les mois prochains , aux côtés de SOVAC production qui assemblent quatre modèles de trois marques du groupes Volkswagen, il s'agit des Volkswagen GOLF et CADDY, SKODA OCTAVIA et Seat Ibiza, l'usine du groupe TAHKOUT, TMC TAHKOUT MANUFACTURING COMPANY qui assemble 8 modèles de marque HYUNDAI et enfin, GLOVUZ de Global GROUP (KIA) qui rassemble également les modèles d'autres marques sont annoncées pour cette année, dont Suzuki et Ford.

Cependant ces chiffres restent insuffisants pour combler la forte demande du marché, offre très faible par rapport à la demande et les volumes de la production très faible. Cette situation impacte en premier lieu sur le prix des véhicules, qu'ils sont bien évidemment soumis à plusieurs facteurs dont la dégringolade à partir de la mi-2014 des prix du pétrole et la dévaluation du dinar.

En ce qui concerne les véhicules assemblés localement, il est clair que le fait d'assembler les véhicules importés en kits SKD (SEMI KNOCKED DOWN) ou CKD (COMPLETELY KNOCKED DOWN) avec un taux d'intégration faible fait augmenter le prix de vente. Les choses ne peuvent pas de toute façon continuer sur cette lancée, le gouvernement pour sa part prépare un nouveau cahier de charges pour mieux encadrer l'activité des usines d'assemblage de véhicules, et au lieu d'offrir des avantages à l'importation

---

<sup>59</sup><http://www.algérie-eco.com/2017>.

des pièces et des kits d'assemblages, Ça sera plutôt des facilitations pour faire augmenter les taux d'intégration, et donc des coûts moins élevés<sup>60</sup>.

De plus la concurrence peut aussi contribuer à réguler le marché : une seule offre dans un segment avec un volume faible ne que fait monter la barre des prix, en présence de plusieurs modèles d'un même segment avec des offres variés sur le niveau d'équipements et motorisations, à moyen termes, fera baisser le prix car ça restera l'argument de vente le plus efficace.

Il est également important de souligner que l'avant-projet de la loi de finance 2020, présenté en conseil du gouvernement, autorise les citoyens à importer des véhicules touristiques d'occasion de moins de trois 3 ans, à leurs propres frais et paiement et taxes afférents<sup>61</sup>.

Ce retour projeté par le gouvernement de l'importation des véhicules d'occasion, permettrait de faire pression sur le marché des véhicules assemblés localement d'un côté et favoriser la baisse des prix d'un autre part<sup>62</sup>.

### 3. L'évolution du marché d'assurance automobile

En 2018, le marché algérien des assurances à enregistré un chiffre d'affaire de 142,6 milliards de dinars, en hausse de 2 % par rapport à 2017, Ce qui est une bonne tendance qui augure des perspectives de croissance plus élevées, selon les statistiques de l'Union Algérienne des Sociétés d'Assurances et de Réassurances(CNA)<sup>63</sup>.

D'après M. KASSALI BRAHIM DJAMEL le président de l'union algérienne des sociétés d'assurances et de réassurance (UAR), le chiffre d'affaires du marché est passé de 46,5 milliards de dinars en 2006 à 139,5 milliards de dinars en 2017, ce qui représente une croissance moyenne annuelle de 11% rappelant aussi qu'en 2000, le chiffre d'affaires des compagnies d'assurances était de 19,5 milliards de dinars<sup>64</sup>.

Nous allons observer dans le tableau suivant l'évolution du chiffre d'affaires des assurances selon les données du conseil national des compagnies d'assurance et de réassurance (CNA).

---

<sup>60</sup>Article : quotidien el moudjahid publié le 07-04-2018.

<sup>61</sup>PLF 2020: <http://www.algérie-eco-14novembre2019>.

<sup>62</sup><http://www.algérie-presse-service.dz>

<sup>63</sup><http://www.cna.dz/CNA-Notes de conjonctures>.

<sup>64</sup>Article : le quotidien el moudjahid publie le 07-04-2018.

**Tableau N°05 : Production du secteur des assurances de 2014 à 2019**

Année	Au 31/12/2014	Au 31/12/2015	Au 31/12/2016	Au 31/12/2017	Au 31/12/2018
<b>Total Marché (DA)</b>	128 030 076 103	131177 396 367	133 537 016 312	139 525 620042	142 635 020801

Source : CNA- Notes de conjonctures.

A partir de tableau N°05 certaines observations peuvent être dégagées :

Le marché algérien des assurances n'a pas cessé d'évoluer depuis la libéralisation du secteur des assurances en Algérie<sup>65</sup>.

- Nous constatons qu'en 2015 et 2016 un ralentissement de la production en raison de l'impact de la baisse des prix du pétrole sur l'économie d'une manière générale et par conséquent sur le secteur des assurances qui est fortement corrélé à la conjoncture économique, mais nous constatons une certaine reprise amorcée en 2017 avec un taux de progression de la production de 3%, contre 1,3% en 2016 par rapport à 2015.
- À noter qu'en 2019 le marché des assurances affiche au 30/06/2019 un totale de 80,8 milliards de DA, soit une hausse de 9,4% comparativement au premier semestre 2018 qui totalise à 73,8 milliards de DA.

### 3.1. L'assurance automobile domine le marché

Les assurances de dommages qui continuent à tirer le secteur vers le haut en enregistrant des performances en progression constante.

En fait, si les résultats de l'assurance de dommages conservent leur tendance haussière, c'est principalement grâce à l'assurance automobile qui domine toujours cette branche avec une part de 50%, mais aussi tout le secteur des assurances, en relevant constamment son chiffre d'affaires.

A titre d'illustration Nous avons pris la structure de la branche dommage fin 2018 :

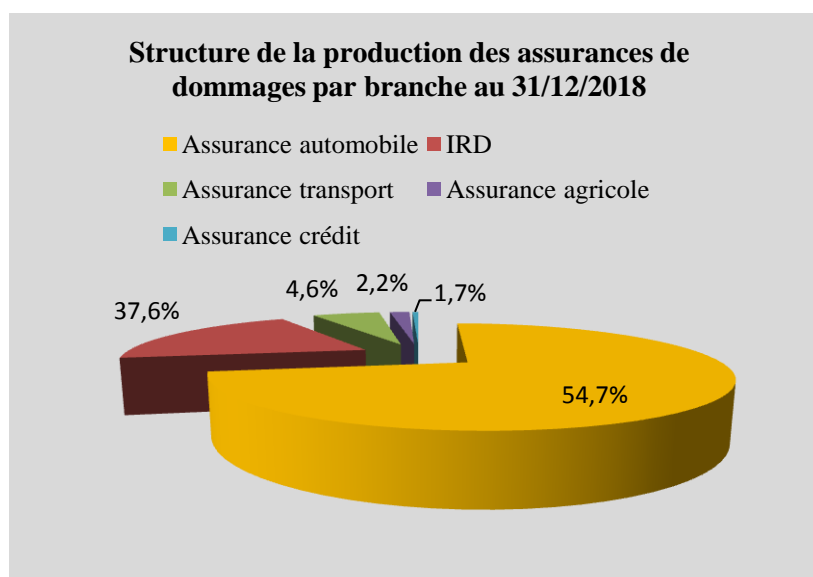
<sup>65</sup> CNA- Notes de conjonctures.

**Tableau N°06 : Structure de la production des assurances de dommages par branche au 31/12/2018**

les branches de l'assurance dommage	Assurance Automobile	Assurance IRD	Assurance Agricola	Assurance Transport	Assurance-crédit
Parts des branches	54.7 %	37.6 %	2.2 %	4.6 %	1.7 %

Source : CNA-Notes de conjoncture 2018.

**Figure N°03: Structure de la production des assurances de dommages par branche au 31/12/2018**



Avec la performance réalisée, l'automobile s'offre 54,7 % du portefeuille des assurances dommage, ce qui témoigne de sa bonne santé en dépit du recul assez sensible dans les ventes des véhicules neufs<sup>66</sup>.

Selon la même source La branche automobile représente plus de 50 % du marché global, les garanties facultatives prédominent de 80,5 %<sup>67</sup>.

<sup>66</sup><http://www.reporter.dz>

<sup>67</sup><http://www.cna.dz/CNA-Note de conjoncture 2018>.

## Chapitre II: Le secteur des assurances et la sinistralité automobile en Algérie

---

Quant aux assurances de personnes, elles progressent d'année en année, notamment depuis la création de sociétés spécialisées en assurances vie, à la faveur de la loi de 2011 qui a acté la séparation de ces deux types d'assurances.

Aussi, la part des assurances de personne est passée de 6% en 2006 à 10% en 2017. Le chiffre d'affaires des assurances de personnes était en 2017 de 13,3 milliards de dinars.

En termes de parts de marché, 75% du chiffre d'affaires est réalisée par des sociétés publiques, y compris les sociétés mixtes, mais la part de marché des sociétés privées est en constante évolution et se situe globalement à hauteur de 25% en 2017, selon l'UAR<sup>68</sup>.

Contre au réseau de distribution des produits d'assurances, une forte extension a été observé ; La distribution se fait par le biais de plusieurs canaux, tels que les agences directes, agents généraux, courtiers et bancassurance. 69% du chiffre d'affaires provient du réseau direct, 29% des intermédiaires et 2% de la bancassurance, ajoutant que le réseau commercial est passé de 1304 agences en 2007 à 2358 agences en 2017, soit une agence pour 18.000 habitants. Dans le cadre de la bancassurance, les sociétés d'assurances ont ouvert 750 points de vente auprès des banques<sup>69</sup>.

---

<sup>68</sup><http://www.cna.dz/CNA-Note de conjoncture 2018>.

<sup>69</sup><http://www.cna.dz/CNA-Note de conjoncture 2018>.

### Section 02 : Statistiques relatives à la sinistralité automobile :

Au cours de ces dernières années, les compagnies d'assurances font face à une augmentation considérable de la sinistralité automobile. Cette évolution est due essentiellement à la densité du parc automobile notamment dans les grandes villes.

#### 1. La production de la branche automobile :

Le tableau suivant démontre les chiffres de la branche automobile durant 2014-2018 ;

**Tableau N°07 : Production de la branche automobile de 2014 À 2019<sup>70</sup>**

Années	31/12/2014	31/12/2015	31/12/2016	31/12/2017	31/12/18
La production de la branche automobile (DA)	65 384 096 799	66 183 522 596	65 199 840 147	65 596 692 201	68 987 763 756

Source : CNA-Notes de conjoncture.

#### Observations :

**En 2015 :** L'assurance automobile à enregistré au 31/12/2015 un chiffre d'affaire de 66,2 milliards de DA contre 65,4 milliards de DA en 2014, soit une hausse de 1,3%.

**En 2016 :** L'assurance automobile enregistre au 31/12/2016 un montant de 65,3 milliards de DA, en baisse de 1,4% comparativement à la même période 2015, suite

**En 2017 :** L'assurance automobile enregistre au 31/12/2017 un montant de 65,3 milliards de DA, en hausse de 0,2% comparativement à la même période 2016.

**En 2018 :** L'assurance automobile enregistre au 31/12/2018 un montant de 68,9 milliards de DA, en hausse de 5,2% comparativement à la même période 2017.

A noter que en 2019 : Pour le 1<sup>er</sup> semestre 30/06/2019, l'assurance automobile progresse un CA de 37,6 milliards de DA, soit une hausse de 3,8% comparativement au 30/06/2018.

Nous remarquons selon le tableau N°07 une progression au long de ces années de la production de la branche automobile en général vu l'importance du parc automobile et

<sup>70</sup> CNA-Notes de conjoncture.

## Chapitre II: Le secteur des assurances et la sinistralité automobile en Algérie

l'obligation de cette assurance ce qui reflète une bonne tendance qui augure des perspectives de croissance plus élevées, en dépit de la suspension des importations des véhicules et la suspension du crédit à la consommation en 2009 (loi de finance 2009) est réintroduit en 2015 (loi de finance 2015) destiné exclusivement aux produits fabriqués ou assemblés localement.

À cet effet Nous avons constaté en 2015 et 2016 un ralentissement en raison de l'impact de la baisse des prix du pétrole sur l'économie d'une manière générale et une certaine reprise en 2017 et 2018.

### 2. L'évolution de la Sinistralité automobile

**Tableau N°08 : La Sinistralité de la branche automobile (unité : milliards de dinars)**

Années	31/12/2014	31/12/2015	31/12/2016	31/12/2017	31/12/2018
Indemnisation	41,463	47,32	43,39	45,45	46,53
Sinistres à payer	33,65	34,65	35,17	34,78	36,31
Cadence de règlement %	55,2%	57,7%	55,2%	56,7%	56,2%

Source : CNA- Notes de conjonctures.

#### Analyse des données :

**En 2014 :** La part de l'assurance automobile au 31/12/2014, un total de sinistres réglés estimé à plus de 41 milliards de DA.

Un montant de 33,6 milliards de DA du montant des stocks des sinistres à verser au titre de la branche automobile.

En matière de cadence de règlement, la branche automobile détient de 55,2%.

**En 2015 :** La part de l'assurance automobile au 31/12/2015, un total de sinistres réglés estimé à plus de 47 milliards de DA.

Un montant de 34,7 milliards de DA du montant des stocks des sinistres à verser au titre de la branche automobile.

En matière de cadence de règlement, la branche automobile détient un taux de 57,7%.

## Chapitre II: Le secteur des assurances et la sinistralité automobile en Algérie

---

**En 2016 :** La part de l'assurance automobile au 31/12/2016, un total de sinistres réglés estimé à plus de 43 milliards de DA.

Un montant de 35,1 milliards de DA du montant des stocks des sinistres à verser au titre de la branche automobile.

En matière de cadence de règlement, la branche automobile détient un taux de 55,2%.

**En 2017 :** La part de l'assurance automobile au 31/12/2017, un total de sinistres réglés estimé à plus de 45 milliards de DA.

Un montant de 34,7 milliards de DA du montant des stocks des sinistres à verser au titre de la branche automobile.

En matière de cadence de règlement, la branche automobile détient un taux de 56,7%.

**En 2018 :** La part de l'assurance automobile au 31/12/2018, un total de sinistres réglés estimé à plus de 46 milliards de DA.

Un montant de 36,3 milliards de DA du montant des stocks des sinistres à verser au titre de la branche automobile.

En matière de cadence de règlement, la branche automobile détient un taux de 56,2%.

**A noter en 2019 :** La part de l'assurance automobile au 30/06/2019, un total de sinistres réglés estimé à 27,3 milliards de DA, un montant de 37,2 milliards de DA du montant des stocks des sinistres à verser au titre de la branche automobile, en matière de cadence de règlement, la branche automobile détient de 30,4%.

D'après le tableau n° 08 nous avons remarqué une progression dans les indemnités des sinistres en cours de ces années ce qui signifie que les compagnies d'assurances renforcent ces efforts afin de traiter plus de dossiers sinistres malgré la sinistralité élevée enregistrée chaque année et aussi une volonté de liquidation le maximum de dossiers en stock entre compagnies.

Cette cadence de règlement est jugée faible par rapport à la production en plus une lenteur dans les traitements des déclarations et indemnités. Ce dernier induit à un stock cumulé encore se qui explique un arbitrage entre la production et l'indemnisation et encore le stock de sinistres déséquilibrant la branche automobile.

**2.1. Sinistres des assurances de dommages au 31/12/2018**

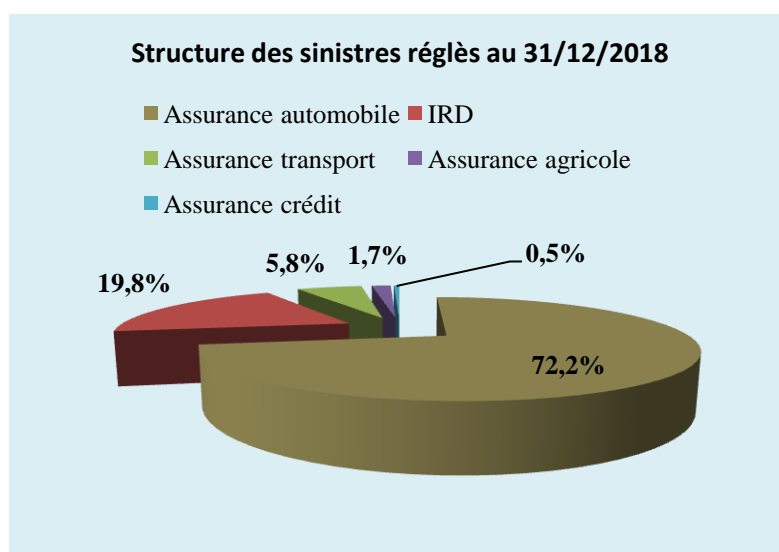
**Tableau N°09 : structure des sinistres des assurances de dommages**

**2.1.1. Sinistres réglés au 31/12/2018**

<b>Branches</b>	<b>Assurance Automobile</b>	<b>Assurances IRD</b>	<b>Assurance Agricole</b>	<b>Assurance de transport</b>	<b>Assurance-crédit</b>
<b>Part des branches en Sinistres Réglés</b>	<b>72,2%</b>	<b>19,8%</b>	<b>1,7%</b>	<b>5,8%</b>	<b>0,5%</b>

Source : CNA-Notes de conjoncture 2018.

**Figure N°04 : Structure des sinistres réglés au 31/12/2018**



D'après la figure N°09, La part de sinistre réglé d'assurance automobile demeure prépondérante 72,2% avec un montant de 46,5 milliards de DA. La branche « transport » et « crédit » suivent également une tendance haussière par rapport à 2017, avec des taux respectifs de 5,8% et 0,5%, en revanche la branche « IRD » connaît une baisse par rapport à 2017, elle représente en 2018 un taux de 19,8% contre 22,6 milliards de DA en 2017. Les assurances agricoles représentent 1,7%, soit une hausse de 4,1% par rapport à 2017.

## Chapitre II: Le secteur des assurances et la sinistralité automobile en Algérie

La figure reflète l'importance du nombre des déclarations sinistres pendant chaque année, ce qui nécessite des décaissements à plus de 50% par rapport aux autres branches.

A cet effet les compagnies d'assurance ont signé en 2017 une convention appelée indemnisation direct des assurés (IDA) qui devra permettre aux assurés d'être indemnisés systématiquement sans que leur cas fasse l'objet de recours. Une télé compensation entre les compagnies afin d'assainir les dossiers de remboursement après l'indemnisation du l'assuré, et c'est suite au nombre important de recours reçus au sein des agences et un moyen de plus d'un million de déclarations de sinistres enregistrées chaque année.

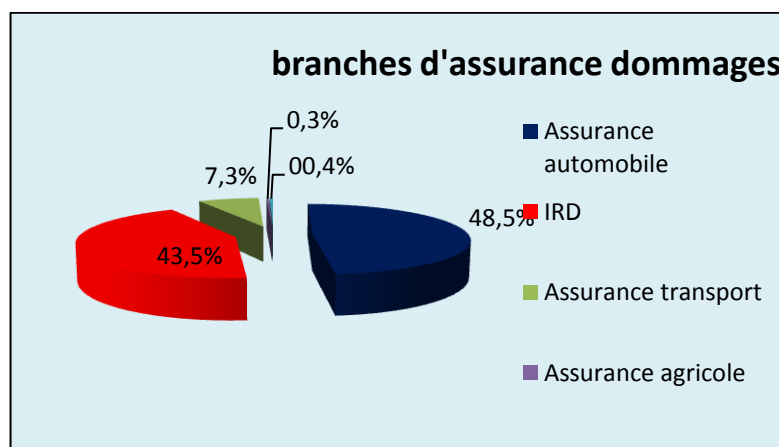
### 2.1.2. Sinistres à payer au 31/12/2018

Tableau N°10 : structure des sinistres des assurances de dommages à payer

Branches	Assurance Automobile	Assurance IRD	Assurance Agricole	Assurance Transport	Assurance-crédit
Part des sinistres à payer	48,5%	43,5%	0,3%	7,3%	0,4%

Source : CNA-Notes de conjoncture 2018.

Figure N°05 : Structure des sinistres à payer au 31/12/2018 en pourcentage



Nous Observons selon la figure N°05 que la part de sinistre à payer d'assurance automobile demeure prépondérante 48,5% avec un montant de 36,3 milliards de DA. La branche « transport » et « crédit » suivent, également une baisse par rapport à 2017, avec des taux respectifs de 7,3% et 0,4%, en revanche la

branche incendie, accidents et risques divers « IRD » accuse une baisse par rapport à 2017, elle représente en 2018 un taux de 43,5% contre 45,0% en 2017. Les assurances agricoles représentent 0,3% soit une hausse de 6,1%.

Cela reflète que le stock de sinistres restant à payer sont très important vu que les compagnies n'arrivent pas à indemniser tous les sinistres, y'a même des sinistres qui se cumule chaque année.

### 3. La sinistralité automobile causes et recommandations

Les causes de la sinistralité sont diverses ; la densité du parc automobile et sa concentration dans certains axes, l'accidentologie, la facilité accrue des déclarations de sinistres, le remboursement rapide ainsi que la multiplication des offres sont autant d'éléments explicatifs.

Pour freiner la sinistralité, l'État renforce ses travaux avec les professionnels et expert de l'activité d'assurance afin de réduire ces chiffres importants de dossiers sinistres et réduire les délais de remboursement.

Nous allons exposer certains facteurs régissant la sinistralité automobile avec quelques recommandations qui ont été proposées par les professionnels d'assurance :

#### 3.1. Le coefficient de réduction-majoration

Appelé aussi bonus-malus, ce coefficient récompense ou pénalise les conducteurs en fonction de leur conduite. La hausse de ce dernier influence forcément sur le comportement des conducteurs et la vigilance sur la route.

Chaque sinistre déclaré à la compagnie d'assurance aura un impact sur le montant de la prime d'assurance automobile prochainement, c'est pourquoi, dans le cadre d'un sinistre totalement ou partiellement responsable, un malus sera attribué et une majoration sera appliquée au montant de la cotisation<sup>71</sup>.

Le barème imposé sur la garantie RC ne suffit pas à sensibiliser les assurés aux risques d'accidents de la route à cet effet l'idée d'étendre le principe du bonus/malus aux garanties facultative peut changer les comportements des conducteurs et être vigilant et intentionniste au volant<sup>72</sup>.

##### 3.1.1. Les franchises

---

<sup>71</sup>Revu de l'assurance N°17.

<sup>72</sup><http://www.cna.dz/CNA-Notes de conjoncture 2019>.

Il s'agit du montant restant à la charge de l'assuré en cas de sinistre, il est recommandé d'appliquer des niveaux de franchises significatifs, pour responsabiliser les conducteurs.

Il est important que la franchise ne soit pas bas et que les conducteurs soient informés du montant de cette dernière à la souscription<sup>73</sup>.

### 3.1.2. Le Fichier national des conducteurs assurés

C'est un projet engagé sous l'égide de l'UAR. Il s'inscrit dans le cadre de la modernisation de la branche automobile. Il concerne l'ensemble des compagnies d'assurance, c'est un outil très utile<sup>74</sup>.

Ce dernier a pour but de faciliter la mise en place des dispositions réglementaires relatives à l'application du Bonus-malus par personnaliser des cotisations d'assurance en fonction de la sinistralité des acteurs (assurés) et de créer une équité entre les assurés, comme ça permet aux assureurs de disposer de certaines informations sur sa situation sinistres enregistré aux précédents assureurs et ainsi faciliter de découvrir les fraudes sur les déclarations.

### 3.1.3. La taxe sur l'environnement

Selon L'article 80 du PLF 2020 indiquant l'instauration d'une nouvelle taxe imposée aux automobilistes<sup>75</sup>.

Cette taxe est une sorte de fiscalité écologique sur les activités polluantes, qui concerne pour les premiers temps, les propriétaires des véhicules et d'engins mobiles, dont le prix varie entre 1500 DA et 3000 DA, dont 70 % seront affectés au budget de l'état et 30 % en faveur de la caisse de solidarité et de garantie des collectivités locales, ajouter à la vignette imposée aux automobilistes devra être payer lors d'établissement ou renouvellement du contrat<sup>76</sup>.

Cette taxe va induire à une surprime ce qui va incitera encore les conducteurs à plus de vigilance en route.

---

<sup>73</sup><http://www.liberté-algérie.com> consulté le 28-09-2018.

<sup>74</sup><http://www.autoalgérie.com> consulté le 18-09-2018.

<sup>75</sup><http://www.algérie-presse-service.dz> consulté le 10/10/2019.

<sup>76</sup><http://www.le.courrier-d'algerie.com> consulté le 02/10/2019.

### 3.1.4. La Fraude à la Sinistralité

L'un des éléments aussi impactant sur la sinistralité automobile élevée c'est la fraude, faux sinistres, fausses victimes, exagération du dommage corporel, faux adversaires, déclaration du même sinistre chez différents assureurs ou ce qu'on appelle le multirécidiviste, etc.

Un nombre important de dossiers frauduleux détectés chaque année et c'est des pertes pour les compagnies d'assurance, autant de situations qui donnent du travail à un service de lutte antifraude pour contenir ce problème qui influence sur le résultat technique de la branche, appelée l'agence pour la lutte contre la fraude à l'assurance (ALFA), organisme professionnel qui a pour objectif d'assister les assureurs au quotidien dans leurs actions de prévention, d'enquête et de détection des sinistres frauduleux.

A cet effet les compagnies doivent revoir leurs dispositifs d'indemnisation et les conditions d'accès qui y sont liés, et que l'accélération des circuits d'indemnisations effectivement a baissé la vigilance des compagnies d'assurance. Et l'idée d'avoir une base de données commune des dossiers sinistres pour toutes les compagnies d'assurance reste une solution idéale afin d'avoir aussi d'informations pour chaque assuré bien sinistré.

### 3.1.5. Le permis de conduite à notes

L'extension du permis biométrique à points, va jouer un rôle intéressant dans la sensibilisation et la prudence des conducteurs et la sanction des mauvais conducteurs et enfin à réduire la tendance haussière des accidents de la route.

### 3.1.6. Les lois et règles

La clarification des textes réglementaires régissant l'assurance automobile en vue de l'élaboration d'un code algérien d'assurance régissant sur l'assurance automobile afin d'avoir des règles plus adaptées aux situations actuelles avec une rigueur dans l'application du code de la route.

## 3.2. Accidents de la route

70 % des sinistres automobile sont dus aux accidents de la route dont 90 % des cas sont dus à une erreur humaine ; vitesse excessive, dépassement dangereux, somnolence, consommation d'alcool et de stupéfiants, utilisation du téléphone, ...etc.<sup>77</sup>

Pour éviter les accidents, les limitations de vitesse avec respect des pauses, la restriction dans l'application du code de la route, évitement de boire avant de prendre la route

---

<sup>77</sup><http://www.radioalgerie.dz/snspr>.

et d'arrêter de répondre aux appels téléphoniques, est une nécessité urgente face au terrorisme routier...etc.

### Section 03 : La prévention routière

Dans tous les modes du transport, le transport par route est le plus dangereux et le plus coûteux en vie humaine.

La communauté est confrontée aux problèmes de sécurité routière liée au développement du parc automobile et au non-respect des règles de la circulation routière exprimés notamment sous la forme de vitesse excessive, de consommation d'alcool, de non utilisation des ceintures de sécurité, d'insuffisance de protection, à l'indiscipline des piétons et à l'existence de points noirs cumulant de nombreux accidents sans réactions, d'infrastructure inadaptée, etc.

L'Algérie continue à se placer parmi les pays de la planète les plus endeuillés par les accidents de la route, avec une moyenne de 4000 morts et de 60000 blessés relevés chaque année sur les routes, entraînant des pertes financières équivalente à 100 milliards de dinars par an<sup>78</sup>.

Avec une moyenne de 12 victimes par jour, ce phénomène ne cesse d'inquiéter les autorités qui n'hésitent pas à le qualifier de terrorisme routier<sup>79</sup>.

#### 1. Les accidents de la route

On va montrer dans ce tableau suivant l'évolution de l'accidentologie en Algérie durant la période 2011 jusqu'à 2018 selon le centre national de la sécurité de la prévention routière(SNSPR).

---

<sup>78</sup>BERDJAH Fatma « Etude prévisionnelle de l'évolution des accidents de la circulation en Algérie : cas de l'Autoroute Est-Ouest », mémoire à l'université Abderrahmane mira de Bejaia, 2017.p28.

<sup>79</sup><http://www.cna.dz/CNA-Notes de conjonctures>.

**Tableau N°11 : L'évolution annuelle des conséquences des accidents de la route**

Années	Accidents	Tués	Blessés
2011	41 467	4 598	66 361
2012	42 477	4 446	69 141
2013	42 846	4 540	69 582
2014	40 101	4 812	65 263
2015	20 361	3 801	36 657
2016	28 856	3 992	36 287
2017	25 038	2 639	36 287
2018	21 568	2 091	30 561

**Source** : Selon les données de CNPSR.

D'après le tableau nous observons que les chiffres de l'accidentologie sont importants chaque année et que les chiffres des décès sont malheureusement effrayants.

Nous remarquons une légère régression d'une année à une autre vu les sensibilisations et préventions des acteurs de la route.

Ces chiffres d'accidentologie expliquent la tendance haussière des dossiers de déclarations de sinistres matériels et corporelles qui sont à la charge des compagnies d'assurances.

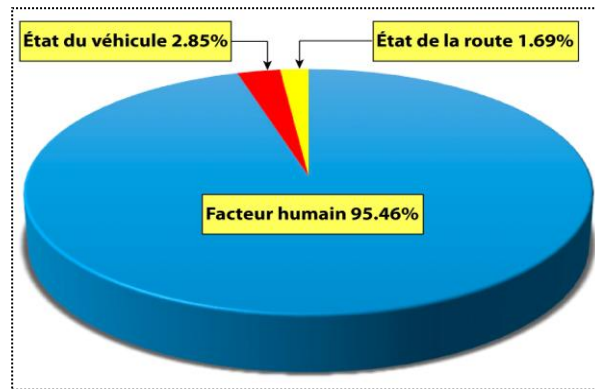
L'année 2018 s'emble être l'année la moins meurtrière sur les routes du pays depuis plus de deux décennies, avec une baisse de 8,33% par rapport à 2017 selon la même source (CNPSR).

- De janvier à novembre 2018 : 3091 personnes ont perdu la vie et 30561 autres ont été blessées dont 21568 accidents de circulation, durant la même période.
- Tandis qu'en 2017 : 3372 morts et 34133 blessés ont été enregistrés dont 23532 accidents de la route.

Ces chiffres démontrent une baisse de 8,33% du nombre de décès, de 10,46% du nombre des blessés, et 8,35% du nombre d'accidents sur les routes par rapport à la même période de 2017. Cette baisse témoigne l'intense travail de sensibilisation entrepris par le CNPSR, en collaboration avec la société civile, mais aussi du contrôle très rigoureux entrepris par les services de la sûreté et de la gendarmerie nationale pour faire baisser le nombre des victimes de la route.

Résumant sur le schéma suivant les facteurs majeurs dus aux accidents de la route selon les données du centre national de prévention et la sécurité routière.

Figure N°06 : les facteurs liés aux accidents routiers

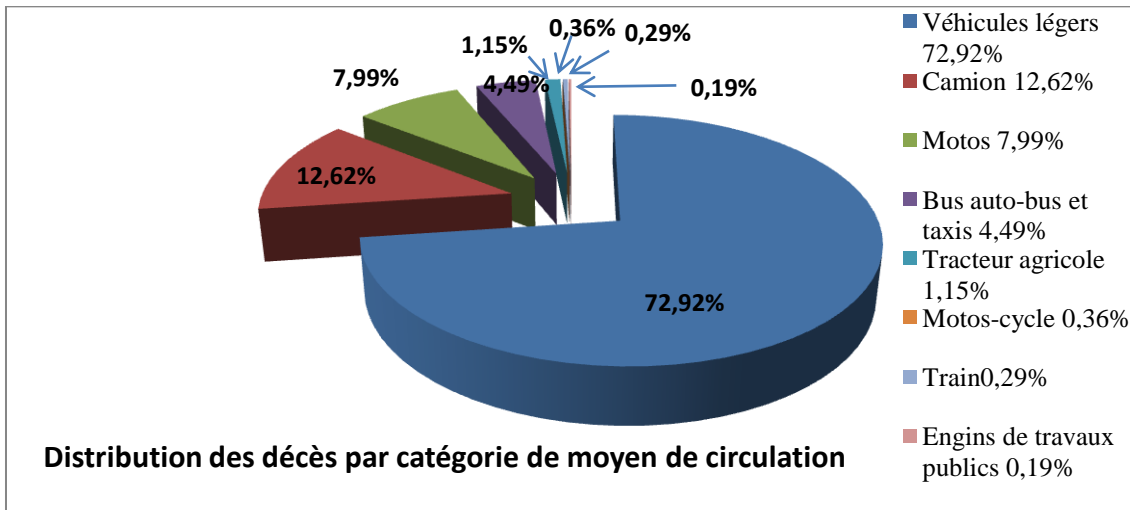


Source : Donnée de SNPSR 2019

Nous remarquons clairement selon figure N°06, l'élément humain reste la première cause des accidents à hauteur de 95,46%, l'état du véhicule à 2,85% en deuxième lieu et l'état de la route avec 1,649%<sup>80</sup>.

Sur le schéma qui vient nous allons montrer les moyens de circulation les plus influençant et marquant plus d'accidents de la route.

Figure N°07 : distribution des décès par catégorie de moyens de circulation



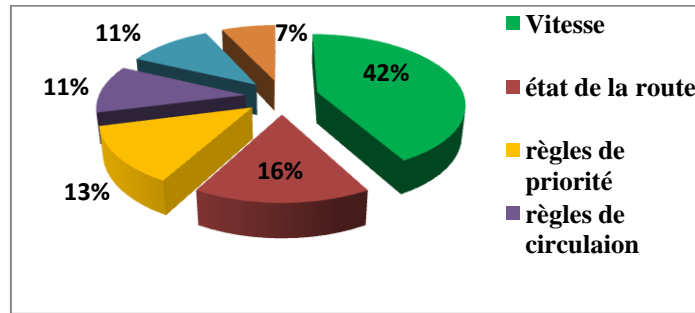
Source : les données de SNPSR.

Nous remarquons selon la figure N°07 que 72,92% d'accidents provient des véhicules légers, et avec 13 % et 7,99 % consécutivement c'est les camions et motos tandis que 4,49 % et 1,15 % pour les bus (et autobus et taxis) et tracteurs agricoles. Motos-cycle 0,36, train avec 0,29 et engins publics avec 0,19%.

<sup>80</sup>Les données de SNPSR.

Sur la prochaine figure nous allons exposer les causes les plus fréquents en matière d'accidents de la route.

**Figure N°08 : Causes générales liés aux accidents de la route**



La figure N°08

Source : Les données de SNPSR. te en Algérie dont

en trouve :

- La vitesse qu'est à la tête des causes avec 42 %.
- États des routes avec 16 %, règles de priorité avec 13 %, la conduite en état d'ivresses avec non-respect des règles de la circulation représente 11 % des causes et enfin les fins de dépassements dangereux représente 7 % des cas de causes d'accidents de la route.
- Nous citons encore d'autres causes comme ; perte de contrôle, non-respect de la signalisation, imprudence des piétons, non-respect de la distance de sécurité, non-respect de la priorité, conduite sans l'obtention du permis de conduite, arrêt brusque, non-respect de la charge autorisé, usage du téléphone portable, le non port de la ceinture de sécurité.
- Toutes ces causes nous conduit à confirme le précédant schéma (la figure N°06°) que le facteur humain est en tête des causes de la route.

### 2. Causalités et observations

Selon le centre de prévention routière explique que près de 90% des causes d'accidents sont dus aux facteurs humaines (données 2019), notamment au non-respect des règles de circulation routière dont ;

Celles liées à l'excès de vitesse qui représente 25% du nombre des sinistres, ajoutant aussi que la baisse de vigilance des conducteurs et les dépassements dangereux représente 45% des cas.

Les auteurs d'accidents sont essentiellement des jeunes de moins de 29 ans d'Age, parmi lesquels 23,49 % sont titulaires d'un permis de conduire datant de moins de deux ans.

Selon les zones géographiques, les grands pourcentages d'accidents sont enregistrés au niveau urbain et que l'autoroute est-ouest et la route national N°01, en raison de la longueur des tragi comptabilise récoltent le plus grand nombre d'accidents

La capital (Alger) se positionne a la tête des wilayas les plus sinistré d'accidents de la route évidemment relativement à la taille du parc automobile et l'étendue de son réseau routier 2364 km et de sa densité démographique, se positionne ensuite Msila, Sétif et Biskra.

Par ailleurs, les accidents impliquant des autobus de transport de passagers et les camions effectuant de longues distances, à l'origine d'un grand nombre de tués.

Les problèmes liés aux véhicules causant des accidents sont en général des problèmes qui surviennent de manière soudaine, souvent du fait d'un défaut d'entretien (Les pneus et les freins sont souvent en cause, ajoutant la qualité et la rareté des fois des pièces de rechange originaux ainsi la vétusté des véhicule)<sup>81</sup>.

A noter aussi que les défauts dans la conception de la route et les facteurs liés à un environnement défavorable contribuent aux accidents, l'infrastructure (route et environnement) est un facteur important dont 28% des accidents<sup>82</sup>.

### 3. Les axes d'actions pour la prévention routière !

Un accident de la circulation est le résultat d'une chaîne d'événements, les facteurs ayant trait à la personnalité et au comportement du conducteur, à l'état du véhicule, à la qualité de l'infrastructure routière et au système d'aide médicale urgente, joue ici un rôle.

L'ampleur de ce phénomène sur l'ensemble de la collectivité et sur l'état du portefeuille des compagnies d'assurance interpelle à se solidariser face à cette préoccupation et à se considérer partie prenante du processus de lutte contre les accidents de la route<sup>83</sup>.

On va citer quelques recommandations bien proposées par les professionnels serviront à réduire ce phénomène ;

#### 3.1. La participation des compagnies d'assurance à la prévention routière :

- Il faut noter que y'a une insuffisance des crédits alloués à la prévention routière et à la participation des assureurs à la prévention qu'est minime par rapport au nombre de sinistres importants enregistré chaque année.

---

<sup>81</sup>BERDJAH Fatma « Etude prévisionnelle de l'évolution des accidents de la circulation en Algérie : cas de l'Autoroute Est-Ouest », mémoire à l'université Abderrahmane mira de Bejaia, 2017.p35.

<sup>82</sup>BERDJAH Fatma 2017. OP.CIT.P36.

<sup>83</sup><http://www.cna.dz/études-et-préventions-des-risques-assurables>.

- Il est souhaitable d'investir dans le sens de la modification des comportements des conducteurs à travers l'intensification à la sensibilisation et à la prévention routière qui donnera des résultats non négligeables, citant les initiatives que la compagnie d'assurance peut améliorer.
- Promouvoir le projet d'amélioration de la qualification des conducteurs par la proposition à la promotion de centres d'apprentissage dans chaque wilaya.

Cette opération de mise en conformité de la formation avec les standards et les conventions internationales ratifiées par notre pays aura un impact non négligeable sur la qualité de la circulation routière par la réduction du nombre d'accidents<sup>84</sup>.

A noter que les compagnies d'assurances et dans le cadre de la veille préventive peut mettre en place des partenariats avec les entreprises disposant d'un parc de véhicules important et qui ont un contact permanent avec le grand public.

Ce partenariat peut prendre la forme croisée avec la participation du CNPSR pour renforcer la fiabilité du programme et impliquer l'ensemble des parties membres de son conseil d'orientation, les entreprises publiques telles que SONATRACH, NAFTAL, ENGI, SNTR, OAIC, EPTV, ETUSA, et peut s'étendre aux privés tels que les Taxis, les agriculteurs, les commerçants.

- Organiser un programme de prévention en liaison avec les concessionnaires de voitures, les assureurs devraient lancer l'idée de création d'un groupe de réflexion devant se pencher sur la coordination à mettre en place avec les concessionnaires-fabricants de véhicules en matière de sécurité des passagers et des autres usagers de la route.

À compléter cette initiative par des journées parlementaires de sensibilisation en faveur de la prévention routière ainsi un programme d'affichage urbain pourrait être mis en place, à l'initiative des compagnies d'assurances, pour couvrir l'ensemble du territoire avec un renfort sur les zones à forte influence du public (agences d'assurance, aéroport, ports, gare routière, gare ferroviaire, postes, banques, centres d'expertises automobile, station de contrôle technique automobile, relais routiers, poste douaniers, postes de police et gendarmerie, stations urbaines, gares maritimes, salle d'attente des médecins)

---

<sup>84</sup>[http://www.cna.dz/études et préventions des risques assurables](http://www.cna.dz/études%20et%20préventions%20des%20risques%20assurables).

### **3.2. Sensibilisations à travers les médias**

Notant que l'action de prévention au grand public à travers les médias (radio et télévision) constitue un support dont les impacts seront probablement plus efficaces, aussi il est recommandé de mettre en place un dispositif de contact plus proche pour les citoyens pour tous renseignements et guides.

Une méthode appréciable à souligner et c'est la caravane de sensibilisation aux accidents de la route qui sillonnera plusieurs régions à travers le pays l'année 2019, dans le cadre de la mise en œuvre de la convention de coopération qui a été signée entre le centre national de la prévention et de sécurité routière et le groupe SONATRACH, à cet effet des spots publicitaires seront diffusés à la télévision et à la radio et des panneaux affichés à travers les routes, avec des dépliants et supports éducatifs destinés aux enfants.

Et enfin pour délivrer le message mettant en avant la nécessité de respecter le code de la route et d'adopter une attitude de prudence au volant.

### **3.3. Infrastructures et conditions de la route**

Notant également quelques problèmes liés aux infrastructures comme :

- L'insuffisance de stations urbaines pour le stationnement des transports en commun ce qui pose l'urgence de créer plus de places de stationnement ainsi surtout dans les cités, et centres villes, et assurer la sécurité des véhicules stationnés.
- La complication des conditions de conduite est due aussi à la diminution de la visibilité en période nocturne, aggravée en période hivernale par le facteur météorologique ce qui incite à plus d'entretien à l'infrastructure et conditions de routes.
- De meilleures routes ; aménagements des trottoirs et passages piétons, le maintien de bon état des signalisations, renforcer le contrôle technique en multipliant le nombre de points de contrôle insistant sur les matières de rechange des véhicules et mettre fin à l'introduction des pièces contrefaites.

### **3.4. La révision de l'architecture organisationnelle de la sécurité routière :**

Dans le cadre de la révision de la loi N°01-14 relative à l'organisation, un programme de jumelage institutionnel entre l'Algérie et l'Espagne en 2015 pour deux ans de durée a été opéré. Ce programme prévoit le renforcement des structures du CNPSR et de son rôle de coordination avec les autres intervenant, la gendarmerie, la sûreté nationale, la protection

civile, les services de collectivité locales, de la santé, des travaux publics et les repentants de la société civil<sup>85</sup> ;

- Par la collecte de données de l'accident routière, notamment de multiplier les actions et les initiatives pour le durcissement du système de sanction du code de la route, la refonte des programmes de formations des conducteurs, l'amélioration de l'état du réseau routier, la généralisation du contrôle technique automobile ;
- Par ailleurs, les multiples révisions du code de la route et de nombreuses campagnes de sensibilisation engagée par les pouvoirs publics n'ont pas réussi à endiguer ce fléau, d'où la nécessité de définir une stratégie nationale de réduction du risque automobile à intégrer au programme d'enquête et sondage visant la prévention et la gestion des risques.

### 3.5. Dispositifs d'indemnisations des victimes d'accidents

Les récents travaux de révision du dispositif d'indemnisation des victimes d'accidents corporels de la circulation se sont clôturés par un projet de modification de quelques textes réglementaires et la recommandation préconisant la révision totale d'ordonnancement 74-15 dans le cadre des travaux relatifs à l'élaboration d'un code algérien des assurances.

C'est dans ce cadre que le CNA a inscrit dans son plan d'action l'organisation de la concertation avec les professionnels de l'assurance sur cette problématique.

### 3.6. Autres recommandations

- Le développement d'autres modes de transport intérieurs et d'autres voies de routes (plus d'infrastructures, transports maritime côtier, chemin de fer, téléphériques, etc.) susceptibles d'alléger la pression sur le mode routier.
- L'introduction de la sécurité routière comme modules éducatifs pour toutes les classes du cycle scolaire menés de prévenir et conseiller les élèves et de planter la culture de la circulation pour les nouvelles générations.
- La disponibilité plus d'espaces vital pour les aires de jeux des enfants.
- Modernisation des moyens et l'accessibilité rapide dans l'intervention aux Premiers secours aux accidents de la route.
- La modernisation des équipements de contrôle des services de sécurité.

---

<sup>85</sup>[http://www.cna.dz/études et préventions des risques assurables](http://www.cna.dz/études_et_préventions_des_risques_assurables).

### **Conclusion :**

En matière de sinistralité, la branche automobile occupe une place encore trop importante. S'agissant de la mortalité due aux accidents de la route, en terme économique, les pertes se chiffrent en milliards de dinars dont une grande partie est prise en charge par les assureurs, représentant ainsi une menace pour l'équilibre de leur portefeuille.

Les chiffres montrent à l'évidence que se sont en fait les autres branches qui subventionnent la branche automobile. Le développement du marché entier nécessite sans doute une revalorisation des tarifs de responsabilité ainsi qu'une révision des procédures de gestion et de contrôle. Ces paramètres participent plus à l'amélioration de la sinistralité exprimée, comme le rapport entre les coûts des sinistres et les encaissements de primes. D'autres facteurs peuvent paraître déterminants tels que l'éducation des conducteurs, l'état des routes, l'état des véhicules, la qualité des pièces détachées et des réparations, ainsi que la vétusté du parc automobile.

**Chapitre III : Evaluation de la  
sinistralité automobile au niveau de  
l'agence CAAR 205 de Tizi-Ouzou**

## **Introduction**

L'assurance est devenue un service de consommation, d'épargne et d'investissement très utile du fait de sa contribution à la protection des biens et des personnes et son rôle dans l'économie, elle fait partie de notre vie quotidienne.

Les compagnies d'assurance en Algérie évoluent dans un contexte purement concurrentiel voire libéral, ce qui a permis l'installation de succursales des compagnies étrangères. Ceci contribuera forcément à l'amélioration des performances du secteur dans l'économie nationale et poussera les compagnies intervenantes sur le marché à renforcer la concurrence afin de parfaire la qualité des services proposés à la clientèle.

Les assureurs en Algérie élargissent aujourd'hui leurs domaines d'activité vers différents produits et adoptent de nouvelles stratégies, cela leur permet de s'étaler sur le marché et attirer plus de clients.

Le marché algérien d'assurance reste toujours dominé par les compagnies publiques (SAA, CAAT, CAAR...etc.), qui occupent les trois quarts de parts de marché suite à leurs stratégies de fidélisation de la clientèle, aux avantages accordés et à la détention de réseau de distribution important.

L'une de ces compagnies est la CAAR, nommée la doyenne des compagnies d'assurances, née en 1963, a vécu tous les changements du pays.

La CAAR est une société multi branche dont la ligne de métier principale concerne l'assurance et la réassurance des grands risques industriels, de l'énergie, des transports et de l'aviation.

L'un des produits les plus commercialisés et rentables est l'assurance automobile, qui est un véritable multirisque.

La branche automobile enregistre de bonnes performances et des chiffres d'affaires en progression.

Les assureurs sont confrontés aux multiples conséquences de la vertigineuse hausse du nombre d'accidents, tant en valeur qui se traduit en milliards de dinars, qu'en volume eu égard au nombre surprenant de dossiers sinistres matériels et corporels. Ce qui constitue une menace à l'équilibre de la branche.

Ce présent chapitre sera composé de deux sections. La première sera consacrée à la présentation de la CAAR, ses activités et stratégies, dans la deuxième section on exposera le cas pratique sur l'évaluation de la sinistralité automobile, cas de la CAAR 205 de Tizi-Ouzou.

**Section 01 : Présentation de la compagnie algérienne d'assurance et de réassurance (CAAR)**

Avant l'indépendance de l'Algérie en 1962, le marché de l'assurance était composé de sociétés étrangères à majorité françaises, après l'indépendance l'état entame une réorganisation du secteur et promulgue de nouvelles lois dont le but est de promouvoir un marché national.

La CAAR est une entreprise publique économique, et société par action avec un capital social qui est de 12 000 000000 DA, son activité est l'assurance de toutes les branches.

**1. Aperçu historique et chiffres d'affaire de la CAAR et activités**

**1.1. Aperçu historique sur la compagnie algérienne d'assurance et de réassurance (CAAR)**

La CAAR avait pour mission de gérer la cession légale et de contrôler l'activité d'assurance dans le pays.

L'Etat a exigé que les compagnies étrangères cèdent 10 % de leurs portefeuilles aux assureurs national, ces dernières ont suspendu leurs activités et face à cette situation le transfert a été aux deux compagnies CAAR et SAA existantes.

La CAAR confiée tous ses placements en réassurance à la compagnie central de réassurance CCR initiée en 1973.

A partir de 1973 l'Etat impose une spécialisation du marché, la CAAR hérite ainsi du monopole des risques d'entreprises et transport.

Après la création de la compagnie algérienne des assurances transport CAAT 1985, spécialisée en assurance transport, la CAAR est tenu encore une fois de céder une partie de son portefeuille, c'est à dire la totalité de sa branche transports.

A la fin de la période qui prend fin 1989 avec l'abandon de la spécialisation, l'activité de la CAAR se limite à l'assurance des seuls risques dommage des entreprises.

En 1995, le gouvernement algérien opte pour l'économie du marché et met fin au monopole de l'Etat sur les opérations d'assurances, le secteur s'ouvre aux investisseurs privés.

La libération se traduit par l'arrivée de nombreuses compagnies dont le portefeuille est principalement constitué de risques du particulier.

Devant la compétition sur ce dernier segment devenant exacerbée, la CAAR cherche à cet effet de nouveaux marchés et circuits de distribution.

En 2009 elle conclut des conventions de partenariats avec trois principales banques algériennes (CPA, BEA, BNA) pour les produits commercialisés via la bancassurance.

La loi 06-04 de 2011 impose la séparation des activités vie et non vie, cette nouvelle loi exige à la CAAR de créer une filiale spécialisée dans les risques de personnes dénommée CAARAMA assurance.

La CAAR reste historique, représente une école de formation du marché des assurances, c'est une référence pour l'Algérie<sup>86</sup>.

## **2. Activités de la CAAR :**

La CAAR propose des produits d'assurances variés et adaptés aussi bien aux entreprises qu'aux particuliers, en conjuguant les efforts pour un service de qualité à la hauteur de la réputation acquise auprès de ses différents partenaires.

### **2.1. Activité d'assurance :**

La compagnie commercialise une panoplie de produits à savoir :

- **Assurance automobile :** Responsabilité civile et dommages automobiles et assistance ;
- **Assurance risques divers :** Incendie, explosions et risques annexes-Dégâts des eaux- Vol des marchandises, Vol en coffre, Vol sur la personne-Bris de glace- Responsabilité civile générale-Multirisques habitation-Multirisques professionnelles des artisans, commerçants et professions libérales ;
- **Assurance des risques industriels :** Incendie, explosion et risques annexes-Bris de machine-Responsabilité civile des produits livrés-Marchandises en entrepôt

---

<sup>86</sup><http://www.caar.dz/historique-la-caar>.

frigorifique-Pertes d'exploitation après incendie et bris de machine-Multirisque des entreprises industrielles et commerciales-Tous risques informatiques ;

- **Assurances des risques engineering et construction** : Responsabilité civile professionnelle des architectes et entrepreneurs-Tous risques chantiers-Tous risques engins de chantiers-Tous risque montage-Responsabilité civile décennale ;

- **Assurance de transport** :(maritime, terrestre, ferroviaire, aérien : Assurance faculté-Assurance corps de navire, de pêche et autres ;

- **Assurance des catastrophes naturelles** : En plus il y a des assurances de personnes qui sont gérées par CAARAMA assurance filiale de la compagnie spécialisée en produits et services d'assurance de personnes.

## **2.2. Activité de Réassurance (activité qui concerne les grands risques)**

La CAAR est dotée d'une direction centrale de la réassurance depuis 1963. Cette direction est dotée d'une équipe des techniciens chevronnés rompus aux techniques de réassurance.

La formation de ces cadres a été enrichie par de nombreux stages de perfectionnement auprès des réassureurs de renom sur le marché international.

Durant de longues années, les cadres de la CAAR ont entretenu des relations privilégiées avec tous les courtiers de réassurance Londoniens tels que : WILLIS, UNITED INSURANCE BROCKERS (UIB), MARSH ainsi qu'avec des compagnies de réassurance de renommée mondiale telles que : SCOR/PARIS, SWISS RE, MUNICH RE, GERLING GRUPPE, ARIG London,

Avant l'institution du monopole sur les opérations de réassurance, la CAAR procédait aux placements des risques directement auprès des réassureurs. Après la spécialisation des compagnies nationales d'assurance en 1975, la CAAR a continué à maintenir le contact avec ses partenaires réassureurs pour le placement des affaires en portefeuille, en collaboration avec la compagnie Centrale de Réassurance « CCR ».

## **2.3. Activité placement financiers**

Activité concernant les placements financiers (bons du trésor-marché boursier, participations au capital...). La CAAR à l'instar des compagnies d'assurance du monde développe une activité dynamique de placements financiers. La démarche suivie, en la matière, repose sur deux principes tels que :

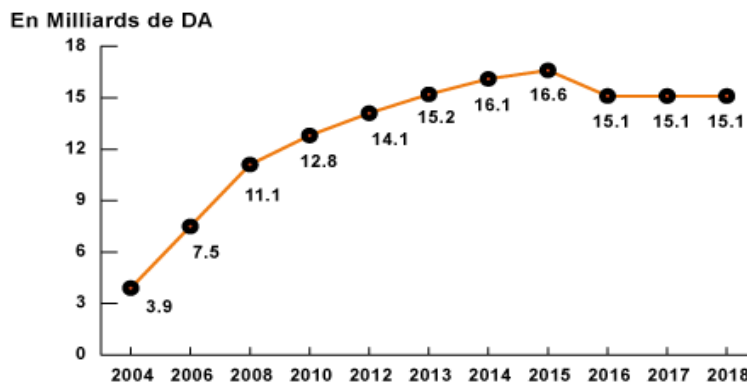
- La sécurité des placements ;
- La rentabilité ;

La structure des placements financiers de la compagnie répond aux obligations réglementaires prévues par la législation algérienne. La stratégie appliquée a permis, au cours des dix dernières années, de réaliser un taux de rendement exceptionnel.

### 3. Évolution du chiffre d'affaire de la CAAR

On va essayer d'exposer le chiffre d'affaires de la CAAR au long de la période qui s'étale de 2004 jusqu'à 2018<sup>87</sup>.

**Figure N°09 : Évolution du chiffre d'affaires**



**Source :** Données de la CAAR<sup>2</sup>

Nous remarquons bien que le chiffre d'affaire de la compagnie est en progression, on remarque une chute à partir de 2016 et une reprise en 2017.

Dans un contexte macroéconomique et financier toujours particulièrement difficile découlant du contre choc pétrolier de 2014, et dans un environnement assurantiel marqué par une concurrence exacerbée sur les tarifs, la CAAR a réussi à stopper la chute de son chiffre d'affaires enregistrée en 2016 et à amorcer une sensible amélioration de ses agrégats techniques et financiers à partir de 2017<sup>88</sup>.

Avec un chiffre d'affaires de 15,1 milliards de dinars en 2017, la société enregistre une croissance de 0,5 % par rapport à 2016 générée par les bonnes performances

Enfin, la dynamique de développement et de modernisation de la compagnie à nécessaire l'amélioration de la qualité de ses services et l'accroissement du chiffre d'affaires à

<sup>87</sup> <http://www.caar.dz.com>

<sup>88</sup> Rapport annuel 2017, CAAR

### Chapitre III: Evaluation de la sinistralité automobile au niveau de l'agence CAAR 205 de Tizi-Ouzou

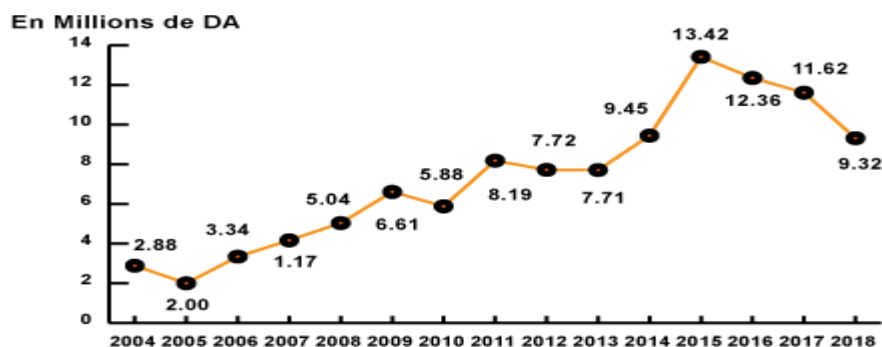
moyen terme, s'est poursuivie en 2017 dans le cadre du nouveau Business plan 2017/2021 de la CAAR, avec les principales actions suivantes :

- Ouverture de six (06) nouvelles agences sur le territoire national pour se rapprocher davantage des agents économiques, et poursuite du programme de RELOOKING des conformément à la charte graphique de la compagnie ;
- Lancement de la vente à distance (e-paiement) et du devis en ligne, via le site Web de la compagnie, pour l'assurance multirisque habitation (MRH), et préparation du même dispositif pour l'assurance Cat-Nat ;
- Lancement du mobile marketing pour alerter les clients, dans une première phase, au titre du renouvellement de leurs contrats d'assurance automobile, et préparation de nouvelles fonctionnalités Web permettant de rendre l'assurance plus interactive et accessible aux agents économiques ;
- Préparation d'une nouvelle organisation du réseau direct de la CAAR en liaison avec le processus de mise en place d'une informatique décisionnelle centrale, qui devrait permettre d'optimiser la productivité et la rentabilité des agences directes ;
- Révision à la hausse des pouvoirs de règlements des succursales ;
- Tenue de nombreux séminaires régionaux destinés à la clientèle de la CAAR.

Les actions déjà réalisées et celles en cours au titre du Business plan de la CAAR, ont commencé à produire leurs effets en 2017 au plan de l'accroissement du chiffre d'affaires et de la rentabilité ; lesquels effets devraient s'accroître en 2018 et 2019.

#### 4. Évolution des indemnités

#### 5. Figure N°10 : Évolution des indemnités



Source : données de la CAAR<sup>2</sup>

### **Chapitre III: Evaluation de la sinistralité automobile au niveau de l'agence CAAR 205 de Tizi-Ouzou**

---

Nous remarquons selon la figure N°10 que les indemnisations ont pris une progression et c'est jusqu'à 2016, puis on remarque une régression remarquable.

La CAAR a toujours considéré l'acte d'indemnisation comme le fondement de la relation contractuelle avec ses assurés en tant que gage de son sérieux et de la maîtrise de son métier d'assureur.

À cet effet, Elle a maintenu une cadence de règlement soutenue, en vue d'honorer les engagements pris envers sa clientèle par le fait de réduire le niveau des sinistres en suspens par le règlement important effectué dans la branche transport et automobile, ce qui a induit également à la baisse des déclarations de sinistres.

Les efforts consentis par la société au cours de ces dernières années en matière de règlement de sinistres au profit de sa clientèle, ont permis de faire baisser les sinistres à payer de 32,3% durant la période 2014/2017.

La compagnie s'est acquittée de ses engagements envers les clients avec des indemnisations, un montant d'indemnisations de 11,6 milliards de DA en 2017, ce qui a permis de réduire encore davantage le niveau des provisions pour sinistres à payer (SAP).

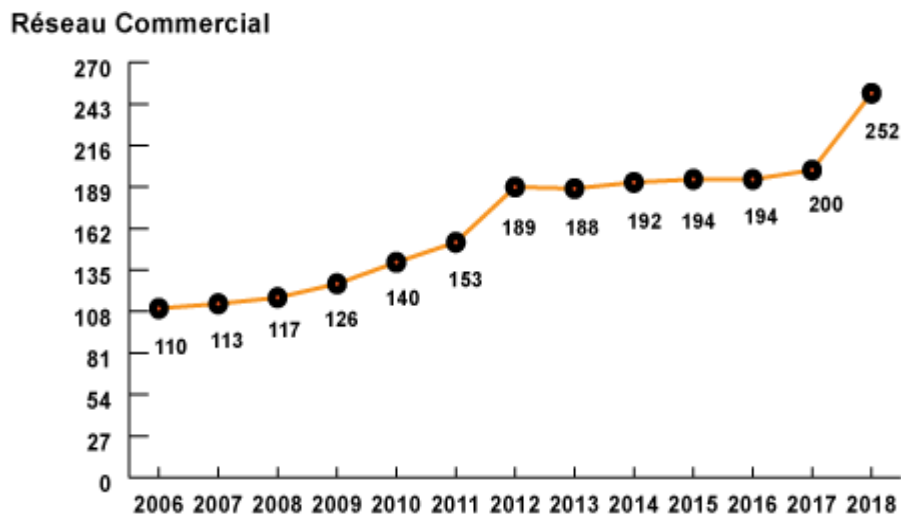
La tendance baissière démontre l'intérêt que la compagnie accorde à la gestion et au règlement des indemnisations, et sa détermination à poursuivre les démarches de conseil et d'assistance aux clients en les aidants à mieux assimiler les mécanismes de gestion des sinistres.

A noter que la convention IDA (Indemnisation directe automobile) sera effective à partir de 2019, selon le directeur de la compagnie.

La CAAR a procédé au traitement de 200 000 dossiers entre 2010 et 2014. Les provisions techniques de la CAAR baissent d'année en année, et ce en dehors du constat fait à l'échelle macroéconomique tout en mettant l'accent sur la tendance haussière de la sinistralité enregistrée au niveau du marché.

## 6. Évolution du réseau commercial

Figure N°11 : Évolution du réseau commercial de la CAAR



Source : données de la CAAR<sup>2</sup>

Nous remarquons une forte augmentation du réseau commerciale depuis 2006 jusqu'au 2018 allant de (110 à 252 agences).

Une politique de l'amélioration de la qualité de service et le développement du réseau de distribution pour assurer une proximité avec la clientèle.

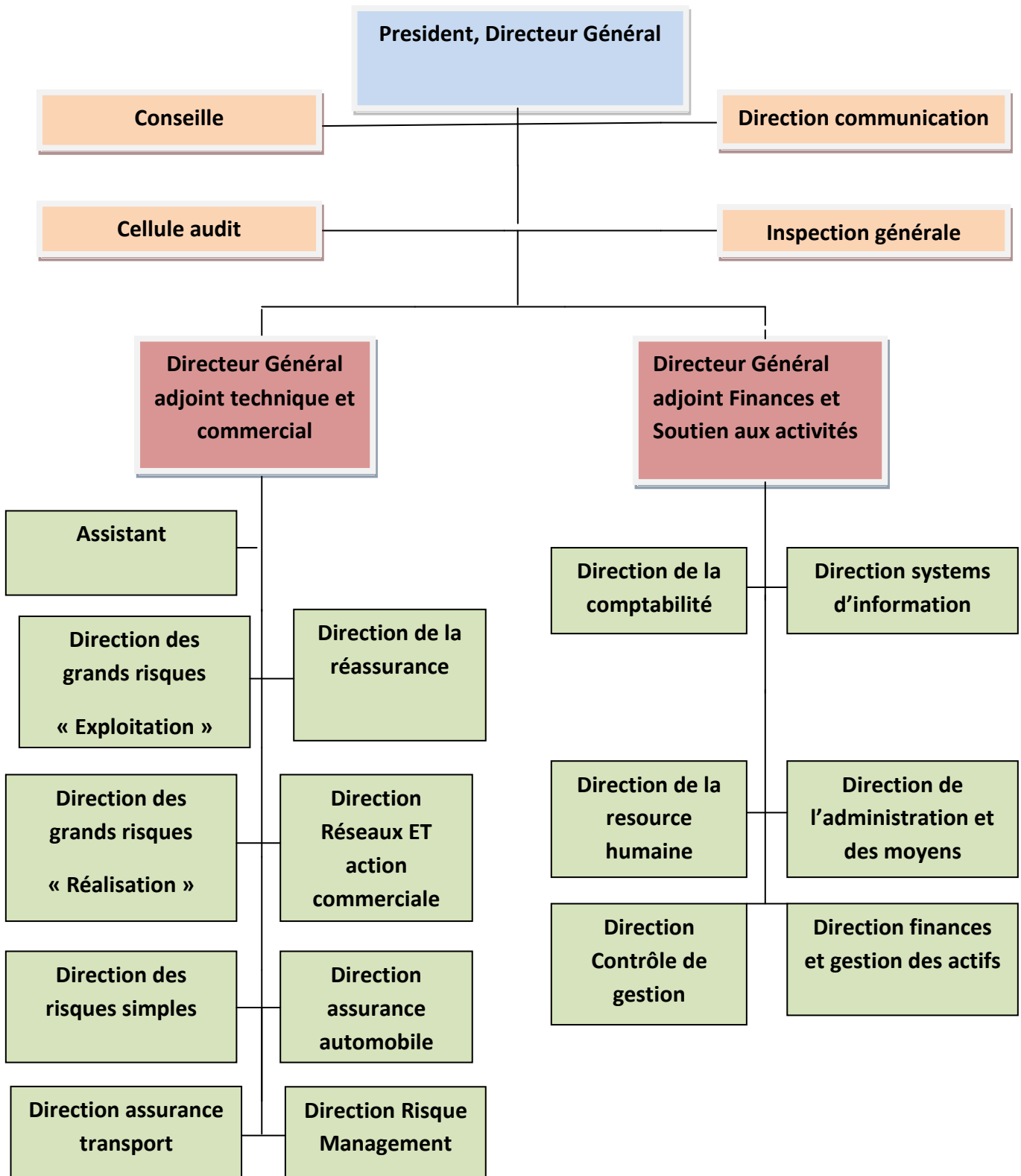
Le réseau commercial de la CAAR est passé de 110 agences en 2004 à plus de 240 entre agences directes, agents généraux et points-vente dans le cadre de la banque-assurance, avec notre partenaire le CPA »<sup>89</sup>.

La CAAR, redouble d'efforts et concentre ses moyens pour l'amélioration de sa qualité de service, plaçant la satisfaction de sa clientèle et de son image au centre de ses intérêts dans un contexte concurrentiel de plus en plus agressif.

<sup>89</sup><http://www.djazairess.com>

## 7. Organigramme général de la CAAR

Figure N°12 : Organigramme de la CAAR



Source : [www.caar.dz](http://www.caar.dz)

**Chapitre III: Evaluation de la sinistralité automobile au niveau de l'agence CAAR 205 de Tizi-Ouzou**

**8. Analyse de la production et l'indemnisation par branches**

**Tableau N°12 : Evolution de la production par branches d'assurances (en milliards de DA) entre 2016 et 2017**

<b>Branche</b>	<b>CA 2016</b>	<b>Structure de portefeuille 2016</b>	<b>CA 2017</b>	<b>Structure de portefeuille 2017</b>	<b>Evolution 2016-2017</b>
<b>Incendie</b>	<b>4 464 210</b>	<b>30%</b>	<b>4 601 289</b>	<b>30%</b>	<b>3%</b>
<b>Engineering</b>	<b>1 368 914</b>	<b>9%</b>	<b>1 344 858</b>	<b>9%</b>	<b>-2%</b>
<b>RC</b>	<b>789 516</b>	<b>5%</b>	<b>717 311</b>	<b>5%</b>	<b>-9%</b>
<b>RD/RS</b>	<b>469 447</b>	<b>3%</b>	<b>400 689</b>	<b>3%</b>	<b>-15%</b>
<b>CAT-NAT</b>	<b>357 076</b>	<b>2%</b>	<b>463 374</b>	<b>3%</b>	<b>30%</b>
<b>Total IARD</b>	<b>7 449 161</b>	<b>49%</b>	<b>7 527 521</b>	<b>50%</b>	<b>1%</b>
<b>Transport</b>	<b>1 893 898</b>	<b>13%</b>	<b>2 022 071</b>	<b>13%</b>	<b>7%</b>
<b>Automobile</b>	<b>5 738 931</b>	<b>38%</b>	<b>5 568 506</b>	<b>37%</b>	<b>-3%</b>
<b>ADP</b>	<b>-654</b>	<b>0%</b>	<b>0</b>	<b>0%</b>	<b>-</b>
<b>Crédit</b>	<b>26</b>	<b>0%</b>	<b>35 929</b>	<b>0.2%</b>	<b>-</b>
<b>Total</b>	<b>15 081 362</b>	<b>100%</b>	<b>15 154 026</b>	<b>100%</b>	<b>0.5%</b>

**Source : Données conçus Du rapport annuel 2017 de la CAAR.**

Nous remarquons que la production de branche automobile représente 38% précédé de la branche IRD qui représente 49.% en 2016 , et en 2017 la branche automobile représente 37% tandis que la branche IRD représente 50% , cela reflète la prédominance des risques de l'industrie comme la compagnie est beaucoup spécialisé dans les grands risques industriels mais rien empêche que la branche automobile représente un pourcentage important dans la production total suivi de la branche transport qui représente 13%.

**Chapitre III: Evaluation de la sinistralité automobile au niveau de l'agence CAAR 205 de Tizi-Ouzou**

**Tableau N°13 : Evolution des sinistres réglés par branches d'assurance.**

Branches (unité : milliards)	Règlement 2016	Structure des indemnisations	Règlement 2017	Structure des indemnisations	Evolution 2016-2017
	Montant	%	Montant	%	%
Incendie	4 846 109	39%	2 061 917	18%	-57%
Engineering	406 168	3%	201 008	2%	-51%
RC	103 986	1%	43 184	0%	-58%
RD/RS	33 683	0%	58 792	1%	75%
CAT-NAT	-	-	-	-	-
<b>Total IARD</b>	<b>5 389 947</b>	<b>44%</b>	<b>2 364 900</b>	<b>20%</b>	<b>-56%</b>
Transport	1 403 983	11%	4 116 526	35%	193%
Automobile	5 478 799	44%	5 114 707	44%	-7%
ADP	83 741	1%	24 984	0%	-70%
Crédit	1 967	0%	845	0%	-57%
<b>Total</b>	<b>12 358 437</b>	<b>100%</b>	<b>11 621 961</b>	<b>100%</b>	<b>-6%</b>

**Source :** Données conçus du rapport annuel de la CAAR.

44% du total des indemnités versées pour l'année 2016 sont au titre de la branche automobile et 44% pour l'IRD, c'est deux branches qui prédominent l'ensemble des indemnisations versé.

Contrairement en 2017 la branche automobile précède de 44% que l'IRD représente 20%, et la branche transport représente 35%.

Malgré l'effort de CAAR pour la poursuite de L'opération (ARCM) convention d'assainissement des recours automobile au cout moyen jusqu'à 2017 pour traiter des dossiers sinistres de l'exercice 2013, les indemnités versées pour la branche automobile reste importante vu les déclarations nouvelles chaque année des sinistres.

**• Analyse du ratio sinistres-primes pour la branche Automobile :**

- En 2016 le ratio est de 95,6 %.
- En 2017 le ratio est de 91,85%

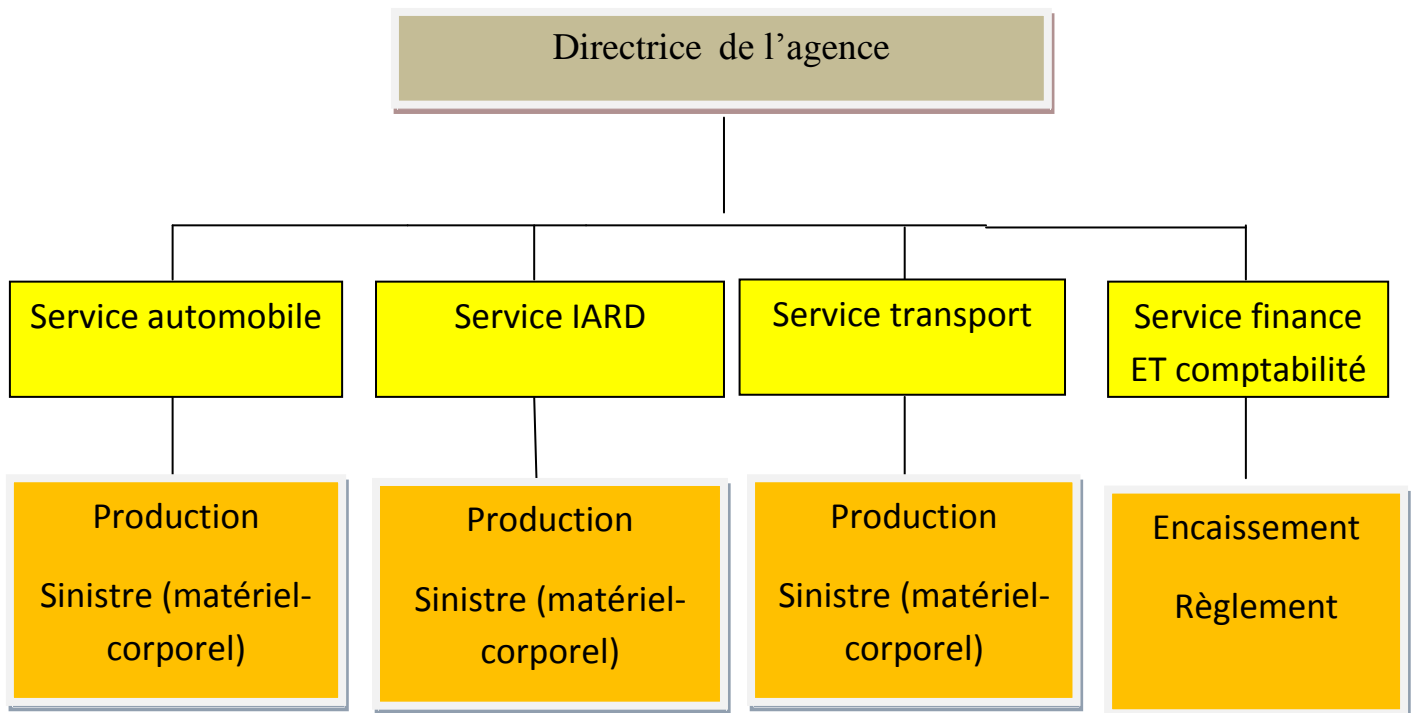
Cela reflète que l'ensemble des primes encaisses couvre les sinistres payés, le ratio se rapproche de 100% est ce n'est pas un bon signe pour la rentabilité de la branche.

Section 02 : L'évaluation de la sinistralité automobile au niveau de la CAAR 205 de Tizi-Ouzou

La CAAR 205 de Tizi-Ouzou a été créé en 1993, et sise au boulevard de frères Belhadj nouvelle ville Tizi-Ouzou, elle est historiquement spécialisée dans les risques industriels. Elle compte actuellement plus de 30 employés avec une annexe à Béni douala (205 bis).

1. Organisation

Figure N°13 : organigramme de l'agence CAAR 205 de Tizi-Ouzou



Source : Données de la CAAR 205.

2. Evaluation de la sinistralité automobile

Nous allons prendre le cas de l'agence CAAR 205 de Tizi-Ouzou pour l'évaluation de la sinistralité Automobile par l'étude :

- Le chiffre d'affaires de l'agence.
- La branche automobile :
  - ✓ La production de la branche automobile
  - ✓ Les sinistres réglés.
  - ✓ Sinistres restant non réglés.
  - ✓ Le ratio sinistre prime (S/P).

### Chapitre III: Evaluation de la sinistralité automobile au niveau de l'agence CAAR 205 de Tizi-Ouzou

#### 2.1. Le chiffre d'affaire de l'agence

Tableau N°14 : Le chiffre d'affaire de la CAAR 205 Tizi-Ouzou de 2016 à 2018 :

Chiffre d'affaire	2016	2017	2018
Montant (DA)	50 150 083.99	54 678 148 .65	124 013 369.19

Source : données de la CAAR 205.

Nous constatons que :

**En 2016 :** Le chiffre d'affaires de l'agence en 2016 est de 50,1 millions de DA.

**En 2017 :** est de 54,6 millions de DA, soit une hausse de 9,02% comparativement à 2016.

**En 2018 :** une forte augmentation du chiffre d'affaires passant de (54,6 millions de DA en 2017 à 124,0 millions de DA en 2018), soit une hausse de 126,8% comparativement à 2017.

Nous remarquons bien selon le tableau une progression du chiffre d'affaires de l'agence CAAR 205 de Tizi-Ouzou qui est la quatrième agence de la CAAR situé au niveau de Tizi-Ouzou et qui représente une des plus grandes wilayas de l'Algérie, avec une population de 1142991 habitants sur une superficie de 2958 km carrée d'un côté et d'un autre coté vu les services attractifs de la CAAR et avantages accordés (ex : des conventions avec les filiales de SONATRACH, avantages et réduction de 80%).

#### 2.2. La branche automobile

##### 2.2.1. La production de la branche automobile

On va représenter dans ce tableau les chiffres de la branche automobile ;

Tableau N°15 : Production automobile de 2016 à 2018 :

Production	2016	2017	2018
Branche Automobile (DA)	39 636 743,37 DA	44 328 192,45 DA	49 882 474,45 DA

Source : Données de la CAAR 205.

### Chapitre III: Evaluation de la sinistralité automobile au niveau de l'agence CAAR 205 de Tizi-Ouzou

Nous constatons selon le tableau N°14 que :

**En 2016 :** L'assurance automobile a enregistré en 2016 un montant de 39,6 millions de DA.

**En 2017 :** L'assurance automobile a enregistré en 2017 un montant de 44,3 millions de DA, soit une 11,8% comparativement à 2016.

**En 2018 :** L'assurance automobile a enregistré en 2018 un montant de 49,8 millions de DA, soit une hausse de 12,5% comparativement à 2017.

Nous constatons une progression des chiffres de la branche automobile, liée entre autres à la densité de la population concentrée au niveau de la ville de Tizi-Ouzou, à l'obligation de cette assurance et aux avantages accordés par la compagnie à certains assurés via des conventions signées avec des taux de réductions de attractifs de 50%, 80%...etc.

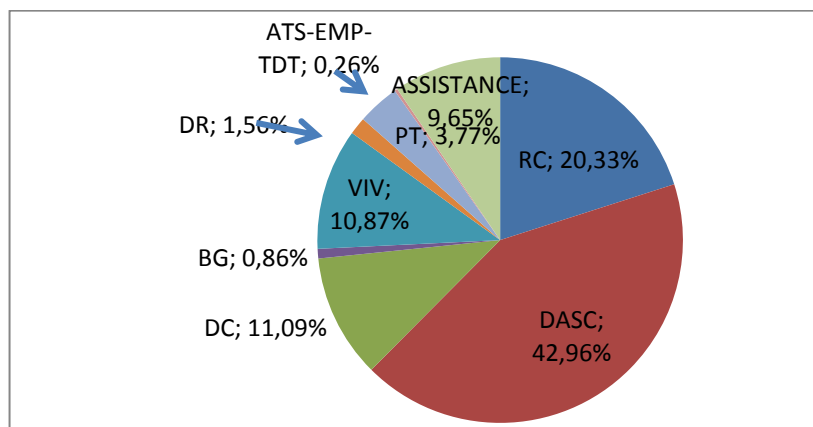
#### 2.2.2. La production de la branche automobile par garanties

**Tableau N°16 : la production de la branche automobile par garantie en 2018**

Les garanties d'assurance automobile	RC	DASC	DC	BG	VIV	DR	PT	ATS-EMP-TDT Perte jouissance Rachat franchise	Assistance
Part des garanties en 2018	20.33%	42.96%	11.09%	0.86%	10.87%	1.56%	3.77%	0.26%	9.65%

Source : Données de la CAAR 205

**Figure N°14 : La part des garanties d'assurance automobile 2018**



Source : Données de la CAAR 205

### Chapitre III: Evaluation de la sinistralité automobile au niveau de l'agence CAAR 205 de Tizi-Ouzou

Nous remarquons que la garantie tout risque est en tête des autres garanties, elle représente 42,96% de la production de la branche automobile, ensuite on trouve la garantie responsabilité civile et le dommage collision avec 20,33% et 11,09 consécutivement, ensuite le vol et incendie à la fin on trouve l'assistance et les autres.

A partir de là en conclu que les assurés cherchent les garanties qui couvrent plus de risques.

L'ensemble des garanties facultatives représente 80% tandis que les garanties obligatoires représentent 20%.

#### 2.3. La sinistralité automobile

##### 2.3.1. Les sinistres Régles

Tableau N°17 : Les sinistres Régles.

Branche automobile	31/12/2016	31/12/2017	31/12/2018
Sinistres réglés	57 973 357,14 DA	71 277 630,98DA	74 167 729,97DA

Source : Données de la CAAR 205

Nous constatons que :

**Au 31/12/016** : Les sinistres réglés de la branche automobile atteignent un montant de 57,9 millions de DA.

**Au 31/12/2017** : Les sinistres réglés de la branche automobile atteignent un montant de 71,2 millions de DA, soit une hausse de 22,9% comparativement à 2016.

**Au 31/12/2018** : Les sinistres réglés de la branche automobile atteignent un montant de 74,1 millions de DA, soit hausse de 4,05% comparativement à 2017.

Nous observons qu'il y'a une augmentation des indemnisations de 2016 à 2018 et malgré ça une sinistralité élevée est déclarée au sein de l'agence avec une moyenne de 110 dossiers par mois. A souligner qu'il y a des efforts à souligner concernant la liquidation des dossiers sinistres.

A noter aussi que selon les responsables de l'agence, il y'a une volonté ces dernières années des autres compagnies pour liquider les dossiers en recours entres eux au niveau national.

### Chapitre III: Evaluation de la sinistralité automobile au niveau de l'agence CAAR 205 de Tizi-Ouzou

#### 2.3.2. Les sinistres à payés

Nous allons présenter les provisions pour sinistre à payer sur le tableau suivant :

**Tableau N°18 : Les sinistres reste à payés**

Branche automobile	Au 31/12/2016	Au 31/12/2017	Au31/12/2018
Sinistres reste à payés	118 342 564.34DA	115 240 440.41DA	110 739 344.65DA

Source : Données de la CAAR 205.

Nous constatons que :

**Au 31/12/2016 :** Le stock des sinistres à payer au 31/12/2016 s'élève à 118,3 millions de DA.

**Au 31/12/2017 :** Le stock des sinistres à payer au 31/12/2017 s'élève à 115,2 millions de DA, soit une baisse de 2,6% comparativement au 31/12/2016.

**Au 31/12/2018 :** Le stock des sinistres à payer s au 31/12/2018 s'élève à 110,7 millions de DA, soit une baisse de 3,9% comparativement au 31/12/2017.

Nous observons qu'une légère régression du stock de sinistres restant a payés pendant cette période et c'est dû au chiffre important d'indemnisation pour la branche automobile, et la volonté de liquidations des dossiers sinistres.

La sinistralité automobile reste importante avec un nombre de déclarations en progression chaque année. Malgré que la branche automobile soit la principale source importante du chiffre d'affaires des compagnies d'assurance, cette dernière est touchée par ce problème inquiétant qui touche à l'équilibre financier des agences. Selon les responsables de l'agence CAAR, on constate :

- Des déclarations importantes avec une moyenne de 1000 déclarations chaque année. Cela est dû a la non vigilance des conducteurs.
- Malgré les efforts pour régler le maximum de dossiers sinistres entre compagnies, la fréquence des déclarations freine cette démarche ;

#### 2.3.3. Sinistre matériel et corporel

Nous allons présenter sur le tableau suivant la répartition des sinistres corporels et matériels

**Chapitre III: Evaluation de la sinistralité automobile au niveau de l'agence CAAR 205 de Tizi-Ouzou**

**Tableau N°19 : Répartition des indemnisations par sinistre matériel et corporel, du 2016 à 2018**

Année-indemnisation	2016		2017		2018	
	Nombre de déclarations	Montant (DA) des indemnisations	Nombre de déclarations	Montant (DA) des indemnisations	Nombre de déclarations	Montant (DA) des indemnisations
<b>Corporels</b>	<b>9</b>	<b>871.982,73</b>	<b>11</b>	<b>3.916.371,74</b>	<b>4</b>	<b>1.535.764,00</b>
<b>Matériel</b>	<b>1579</b>	<b>60.302.335,84</b>	<b>1407</b>	<b>51.756.853,75</b>	<b>1245</b>	<b>46.945.403,00</b>

Source : Données de la CAAR 205

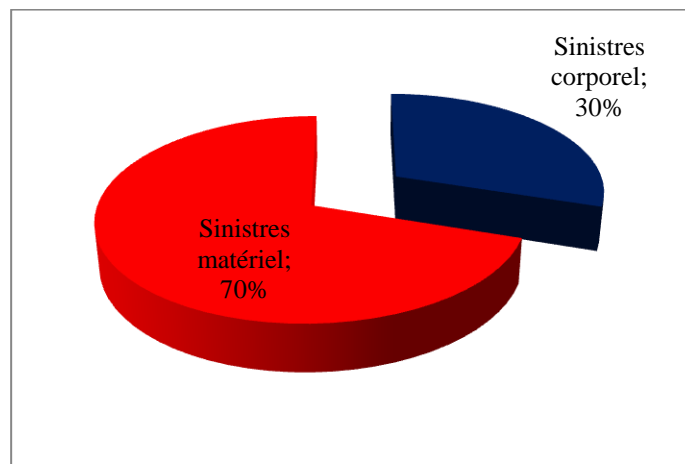
Nous allons voir la répartition des indemnisations dans la branche automobile dans la prochaine figure ;

**Tableau N°20: répartition des indemnisations de la branche automobile en 2018**

Sinistres	Corporel	Matériel
<b>Pourcentage</b>	<b>30 %</b>	<b>70 %</b>

Source : données de la CAAR 205

**Figure N°15 : répartition des indemnisations de la branche automobile en 2018**



Nous remarquons bien que les sinistres matériels représentent 70 % des dommages par rapport aux sinistres corporels qui représentent que 30 %, ce qui implique des indemnisations importantes en matière de dommages matériels et cela signifie aussi que les garanties facultatives sont les plus sinistrées.

#### 2.3.4. Analyse du ratio sinistre/primes

Tableau N°21 : Ration S/P et la rentabilité automobile de 2016 à 2018 :

Années	2015	2016	2017
S/P de la branche automobile	82,46 %	1,04 %	76,48 %

Source : Données de la CAAR 205

S/P est le cout total des sinistres divisé par l'ensemble des primes acquises.

$$S/P = \frac{\text{somme des sinistres de l'exercice}}{\text{prime commerciale}}$$

Ce ratio est un indicateur particulièrement utilisé par les assureurs afin de trouver le meilleur équilibre tarifaire compte tenu des sinistres constatés et de mesurer la rentabilité de l'exercice.

Nous Remarquons clairement que les dépenses en sinistres sont très importantes et les recettes les couvrent à peine pour les trois ans, arrivant à un taux de S/P de 1,04 % en 2016.

#### Observations :

- Le facteur humain est la principale cause d'une sinistralité élevée qui est dû à la non vigilance des conducteurs et le non-respect du code de la route (vitesse excessives, dépassements dangereux, le non-respect des signalisations),
- Freiner les accidents de la route est la seule solution pour rétablir l'équilibre entre les primes et les décaissements en sinistre de la branche automobile.
- La consolidation entre les compagnies d'assurance afin d'avoir une base de données commune peut accélérer le processus de la gestion des dossiers sinistre et détection des cas frauduleux.
- Segmenter la tarification et les franchises en fonction du conducteur et de son historique.
- Etendre l'application du bonus-malus sur les autres garanties facultatives.
- La volonté des compagnies d'assurances à liquider le maximum de dossier peut alléger la lourdeur de traitements des dossiers sinistres.
- Investir dans la prévention routière devient une nécessité afin de réduire les accidents routiers.
- La nécessité d'un suivi et continuité du passage du diagnostic à l'action.

**Conclusion**

Bien que la CAAR soit spécialisée dans l'assurance des grands risques industriels, et dotée d'une large expérience sur le terrain, cette dernière est touchée par la sinistralité élevée, difficile à freiner malgré tous les efforts qui concernent l'accélération du processus des indemnisations et des procédures des déclarations.

L'agence CAAR 205 de Tizi-Ouzou est en face des perturbations touchant sa rentabilité vu la sinistralité sur la branche automobile très élevée et les conventions importantes accordées aux filiales de SONATRACH qui dépasse 80%. Les grands projets d'assurance sont traités par la direction générale et l'application des conventions se fait au niveau des agences, cela a engendré un déséquilibre dans sa rentabilité et dont la production de la branche automobile.

# **Conclusion générale**

## Conclusion générale

---

La poussée préoccupante des accidents de la circulation, provoquant en moyenne 4000 décès par an, et le facteur humain reste la responsabilité directe des conducteurs semblent être retenue comme la principale cause. Le facteur humain est la principale cause d'une sinistralité élevée qui est dû à la non vigilance des conducteurs et le non-respect du code de la route (vitesse excessives, dépassements dangereux, le non-respect des signalisations), ces résultats confirment la complexité de l'acte de conduire et de ses conséquences résultantes du triptyque homme, véhicule et environnement qui sont à l'origine de la sinistralité des différentes garanties de la branche automobile.

De telles statistiques aussi sont synonymes d'un niveau de sinistralité alarmant, dont la prise en charge en indemnisant va déséquilibrer durablement la gestion de la branche automobile. Évidemment, plus la différence entre primes et sinistres est faible, moins il y'a de chances d'arriver à dégager un résultat technique positif, car à noter aussi qu'aux sinistres, s'ajoute les frais généraux,

Gérer ses sinistres, et minimiser les charges, les prévenir, réduire leur probabilité d'occurrence ou leur intensité devient donc crucial, et c'est d'autant plus vrai en période de crise.

Une insuffisance en matière de prise en charge des sinistres et des retards et lenteurs considérable quant aux procédures d'indemnisation, sans oublier que la finalité des assureurs est de satisfaire l'assuré, ce dernier s'il est sinistré doit être bien satisfait aussi de son remboursement, d'où la bonne maîtrise de la gestion joue un rôle important et revoir leurs dispositifs d'indemnisation et les conditions qui y sont liés devient une nécessité, pour contrebalancer cette tendance.

Alors les assureurs ne peuvent plus se contenter d'indemniser, il faut réduire les coûts et en parallèle satisfaire les clients, pour ce faire il faut exploiter les données d'accidents pour avoir une base de données commune au marché.

Par ailleurs, le secteur doit renforcer son dispositif de lutte antifraude par une plateforme de chargement des sinistres commune pour toutes les compagnies d'assurance, que les gestionnaires de ces derniers peuvent consulter afin de détecter les cas éventuels de fraude et la multi-assurance.

Un travail de synergie entre les acteurs qui se traduira par la mise en œuvre d'un programme de prévention, de sécurité routière et de gestion des risques devient urgent.

La politique de la flexibilité et l'anticipation s'avère la solution pour garder l'équilibre de la branche.

# **Bibliographie**

### Bibliographie

#### 1. Ouvrage :

- ✓ Ewald François, Thourout Patrick : « Gestion de l'entreprise d'assurance », DUNOD, Paris 2013.
- ✓ Rousseau, Jean-Marie : « Introduction à la théorie de l'assurance », DUNOD, Paris 2001.
- ✓ More laye, Frédéric : « Risc management et assurance », ECONOMICA, Paris 2006.
- ✓ COUILBAUT, François « Les grands principes de l'assurance », 6<sup>ème</sup> édition, l'Argus, Paris 2003.
- ✓ BOUAZIZ cheikh « L'histoire de l'assurance en Algérie », assurance et gestion des risques : vol 8I (3-4), octobre-décembre 2013.
- ✓ SYLVIEC JEAN.P « Manuel des assurance automobile », 5<sup>ème</sup> édition, l'argus, paris 2016.
- ✓ YEATMAN : « Manuel international de l'assurance », édition ECONOMICA, 1988.

#### 2. Articles de lois :

- ✓ Article 01 de l'ordonnance N°74\_15 du 30 janvier 1974 relative à l'obligation d'assurance automobile et au régime d'indemnisation des dommages, modifiée et complétée par la loi N°88-31 du 19-07-1988.
- ✓ Article 02 de l'ordonnance N°95807 du 23 janvier 1995 relative aux assurances.
- ✓ Articles 251-2 de code des assurances.
- ✓ Article 02 de l'arrêté du 28 octobre 2009 fixant le taux de cotisation annuelle des sociétés d'assurances ou de réassurance et des succursales des sociétés d'assurances étrangères agréées au Fond de Garantie des Assurés.
- ✓ Article 122 de la loi de finance 1990.

#### 3. Thèses et mémoires :

- ✓ GROUCI YACINE « Evaluation de la sinistralité automobile dans la wilaya de Tizi-Ouzou (cas de la SAA) » mémoire à l'université mouloud Mammeri de Tizi-Ouzou, 2011.
- ✓ KHELFAOUI Sabrina « La gestion des sinistres automobile » mémoire à l'université mouloud Mammeri de Tizi-Ouzou, 2011.

## Bibliographie

---

- ✓ DRIS Arezki « Marché des assurances automobile en Algérie (cas de la SAA de Tizi-Ouzou) », mémoire à l'université mouloud Mammeri de Tizi-Ouzou, 2013.
- ✓ NAIT BELKACEM Mounira « L'assurance automobile : les différentes garanties et la gestion des sinistres automobile », mémoire à l'université mouloud Mammeri de Tizi-Ouzou, 2012.
- ✓ BERDJAH Fatma « Etude prévisionnelle de l'évolution des accidents de la circulation en Algérie : cas de l'Autoroute Est-Ouest », mémoire à l'université Abderrahmane mira de Bejaia, 2017.
- ✓ BOUAMARA Zahra « Essai d'analyse du facteur humain comme déterminant de la sinistralité en assurance automobile », mémoire à l'université Abderrahmane Mira-Bejaia, 2018.
- ✓ IAD Meriem « la sapa modèle de tarification optimale en assurance automobile dans le cadre d'un marché règlementé cas de l'Algérie » mémoire à l'université de Tipaza 2015.

#### 4. Bulletins et revus :

- ✓ Les données de l'ONS 2016.
- ✓ Revu ce l'assurance N°17, 18, 20, 21, 22.
- ✓ Les données de SNPSR.
- ✓ Activité des assurances en Algérie « rapport annuel 2017-UAR ».
- ✓ Classement en 2018des compagnies d'assurances en Algérie.
- ✓ Guide des assurances en Algérie-2015.
- ✓ Document de l'agence CAAR 205de Tizi-Ouzou.

#### 5. Sites internet :

- ✓ <http://www.algérie360.com>
- ✓ <http://www.algérie-eco2017.com>
- ✓ <http://www.algérie-press-service.dz>
- ✓ PLF 2020: <http://www.algérie-eco-14-11-2019>.
- ✓ <http://www.cna.dz/CNA-Notes de conjonctures 2018>.
- ✓ <http://www.reporter.dz>
- ✓ <http://www.cna.dz/CNA-Notes de conjonctures 2019>.
- ✓ <http://www.liberté.algérie.com> consulté le 28-09-2018.
- ✓ <http://wwwradio-algérie.dz/SNPSR>.

## Bibliographie

---

- ✓ <http://www.universalis.fr/encyclopédie/assurance-economie-de-l'assurance>.
- ✓ <http://www.jurisque.com>: support du cours du droit des assurances.
- ✓ <http://www.réassurez.moi.fr>
- ✓ <http://www.uar.dz>
- ✓ <http://www.hyperassu.com>
- ✓ <http://www.lesfurets.com>, la souscription d'une assurance ; édité le 2 -10-2017, consulté le 8-06-2018.
- ✓ <http://fr.m.wikipedia.org>
- ✓ [http://www.assurland.com.comparateur d'assurance](http://www.assurland.com.comparateur_d'assurance).
- ✓ <Http://www.djazairess.com>
- ✓ <http://www.caar.dz>

# Liste des figures

## Liste des figures

---

<b>Figure N°01</b> : Evolution du parc automobile en Algérie.....	38
<b>Figure N°02</b> : Evolution des importations des véhicules en Algérie .....	39
<b>Figure N°03</b> : Structure de la production des assurances de dommages par branche au 31/12/2018.....	44
<b>Figure N°04</b> : Structure des sinistres réglés au 31/12/2018 .....	49
<b>Figure N°05</b> :Structure des sinistres à payer au 31/12/2018 en pourcentage.....	50
<b>Figure N°06</b> : les facteurs liés aux accidents routiers .....	55
<b>Figure N°07</b> : distribution des décès par catégorie de moyens de circulation .....	56
<b>Figure N°08</b> : Causes générales liés aux accidents de la route .....	56
<b>Figure N°09</b> : Évolution du chiffre d'affaires .....	68
<b>Figure N°10</b> : Évolution des indemnisations.....	69
<b>Figure N°11</b> : Évolution du réseau commercial de la CAAR .....	71
<b>Figure N°12</b> : Organigramme de la CAAR .....	72
<b>Figure N°13</b> : organigramme de l'agence CAAR 205 de Tizi-Ouzou .....	75
<b>Figure N°14</b> : La part des garanties d'assurance automobile 2018.....	77
<b>Figure N°15</b> : répartition des indemnisations de la branche automobile en 2018.....	80

# Liste des tableaux

## Liste des tableaux

---

### Liste des tableaux

<b>Tableau N°01</b> : le bonus accordé aux assurés n'ayant pas été responsable de sinistre en Algérie.....	33
<b>Tableau N°02</b> : le malus accordé aux assurés ayant été responsable de sinistre en Algérie...	34
<b>Tableau N°03</b> : évolution du parc automobile en Algérie.....	38
<b>Tableau N°04</b> : Evolution des importations des véhicules en Algérie.....	39
<b>Tableau N°05</b> : Production du secteur des assurances de 2014 à 2019 .....	43
<b>Tableau N°06</b> : Structure de la production des assurances de dommages par branche au 31/12/2018.....	44
<b>Tableau N°07</b> : Production de la branche automobile de 2014 À 2019.....	46
<b>Tableau N°08</b> : La Sinistralité de la branche automobile (unité : milliards de dinars) .....	47
<b>Tableau N°09</b> : structure des sinistres des assurances de dommages .....	49
<b>Tableau N°10</b> : structure des sinistres des assurances de dommages à payer .....	50
<b>Tableau N°11</b> : L'évolution annuelle des conséquences des accidents de la route.....	54
<b>Tableau N°12</b> : Evolution de la production par branches d'assurances (en milliards de DA) entre 2016 et 2017 .....	73
<b>Tableau N°13</b> : Evolution des sinistres réglés par branches d'assurance .....	74
<b>Tableau N°14</b> : Le chiffre d'affaire de la CAAR 205 Tizi-Ouzou de 2016 à 2018.....	76
<b>Tableau N°15</b> : Production automobile de 2016 à 2018 .....	76
<b>Tableau N°16</b> : la production de la branche automobile par garantie en 2018.....	77
<b>Tableau N°17</b> : Les sinistres Réglés .....	78
<b>Tableau N°18</b> : Les sinistres reste à payés.....	79
<b>Tableau N°19</b> : Répartition des indemnisations par sinistre matériel et corporel, du 2016 à 2018.....	80
<b>Tableau N°20</b> : répartition des indemnisations de la branche automobile en 2018.....	80
<b>Tableau N°21</b> : Ration S/P et la rentabilité automobile du 2016 à 2018 .....	81

# **Annexes**



**DECLARATION** : à remplir par l'assuré et à transmettre dans les sept jours à son assureur (dans les trois jours en cas de vol du véhicule)

التصريح : يملأ هذا التصريح من طرف المؤمن له ويرسل في ظرف 7 أيام إلى المؤمن (في 3 أيام في حالة سرقة السيارة).  
امر 95/07

1) **Nom de l'assuré** : .....  
**Profession** : ..... **Tél** : .....  
 (1) إسم المؤمن له : .....  
 مهنته : ..... رقم الهاتف : .....

2) **Plan** :  
 Désigner les véhicules par **A** et **B** conformément au recto  
**Faire figurer** :  
 - Tracé des voies  
 - La direction des véhicules  
 - Leur position au moment du choc

المخطط (2)  
 بينوا السيارتين بحرفي أ و ب طبقاً للصفحة الأولى وضوحاً كذلك :  
 - مخطط الطرق  
 - اتجاه السيارات  
 - موضعها وقت الإصطدام.

3) **Circonstances de l'accident** : .....  
 (3) ظروف الحادث : .....

4) **A t-il été établi** :  
 un procès-verbal de gendarmerie ?  
 un rapport de police ?  
 Si oui : Brigade ou commissariat

هل حضر :  
 محضر من طرف الدرك الوطني ؟  
 تقرير من طرف الشرطة ؟  
 في حالة الإيجاب : فرع أو محافظة الشرطة المختصة : .....

5) **Conducteur du véhicule assuré**  
 est-il le conducteur habituel du véhicule ?  
 Réside t-il habituellement chez l'assuré ?

هل هو السائق للسيارة المؤمنة :  
 هل هو السائق الاعتيادي لها ؟  
 هل يسكن اعتيادياً عند المؤمن له ؟

6) **Véhicule assuré** : lieu habituel du garage .....  
 Quel est le motif du déplacement ? .....  
 Expertise des dégâts : garage où le véhicule sera visible .....  
 (6) السيارة المؤمنة : .....  
 ما هو سبب التنقل ؟ .....  
 معاينة الخسائر : أين ممكن معاينة السيارة : .....

7) **Dégâts Matériels autres qu'aux véhicules A et B** :  
 (nature et importance) : .....  
 Nom et adresse du propriétaire : .....

الخسائر المادية اللاحقة بغير السيارتين أ و ب (الطبيعة والأهمية) : .....  
 اسم وعنوان مالكيها : .....

8) **Blessé (s)** :  
 Nom et Prénom : .....  
 Age : .....  
 Adresse : .....  
 Profession : .....  
 Caisse de sécurité sociale et immatriculation : .....  
 nature et gravité des blessures : .....  
 Situation au moment de l'accident : .....  
 (Piéton, Passager du véhicule A ou B) : .....  
 1ers soins, hospitalisation à : .....

الجريح : .....  
 اللقب والإسم : .....  
 السن : .....  
 العنوان : .....  
 المهنة : .....  
 صندوق الضمان الاجتماعي ورقم الانخراط : .....  
 طبيعة وخطورة الجروح : .....  
 الوضعية وقت الحادث : .....  
 (راجل، راكب في سيارة أ أو ب) : .....  
 العلاج الأول أو الإقامة بالمستشفى : .....

A ..... le ..... 20.....  
 Signature de l'assuré

في ..... يوم ..... 20.....  
 إمضاء المؤمن له

**Annexe N°02 : Le réseau de distribution de la CAAR**

<b>SUCCURSALES</b>	<b>UNITES</b>
<b>ALGER (CHERAGA)</b>	<b>200</b>
<b>BOUZAREHA</b>	<b>600</b>
<b>CONSTANTINE</b>	<b>500</b>
<b>ANNABA</b>	<b>300</b>
<b>ORAN</b>	<b>400</b>



**Source :** Document de la CAAR

**Annexe N°03 : Répartition des indemnisations par sociétés d'assurance**

<b>Les compagnies d'assurances</b>	<b>Pourcentage des indemnisations par société en 2017</b>
<b>SAA</b>	<b>22%</b>
<b>CAAT</b>	<b>19%</b>
<b>CAAR</b>	<b>16%</b>
<b>CNMA</b>	<b>10%</b>
<b>CIAR</b>	<b>8%</b>
<b>CASH</b>	<b>5%</b>
<b>SALAMA ASSURANCE</b>	<b>3%</b>
<b>ALLIANCE ASSURANCE</b>	<b>3%</b>
<b>GAM</b>	<b>2%</b>
<b>2A</b>	<b>2%</b>
<b>AXA VIE</b>	<b>2%</b>
<b>TRUST</b>	<b>2%</b>
<b>AXA DOMMAGES</b>	<b>2%</b>
<b>SAPS</b>	<b>1%</b>
<b>CAARAMA ASSURANCE</b>	<b>1%</b>
<b>TALA</b>	<b>-</b>
<b>CARDIF</b>	<b>-</b>
<b>MACIR VIE</b>	<b>-</b>
<b>LE MUTUALISTE</b>	<b>-</b>

**Source :** Activité des assurances en Algérie, rapport annuel 2017

Annexe N°04 : Certificat de visite (à remplir après la prise des photos sur le véhicule lors de réalisation du contrat à joindre au contrat)

 الشركة الجزائرية للتأمين وإمارة التأمين   
**COMPAGNIE ALGERIENNE D'ASSURANCE ET DE REASSURANCE**  
Société par Actions au Capital : 12.000.000.000 DA - Siège Social : 46, Rue Didouche Mourad - Alger  
Tél : (021) 63.20.72/73/88 - Fax : (021) 63.20.59

**CERTIFICAT DE VISITE**

N° .....

Ce jour, le ..... le véhicule appartenant à Monsieur .....  
De marque ..... type ..... puissance .....  
Immatriculation ..... N° de série .....  
Couleur ..... Genre ..... Energie ..... Année .....  
a fait l'objet d'une visite au titre du contrat d'assurance automobile N°.....

- ne présente aucun dommage  \*      \* Cocher la Case  
- présente des dommages suivants  \*

.....  
.....  
.....

L'état des glaces soumises à la garantie se présente comme suit :

- aucune anomalie  \*      \* Cocher la Case  
- présente les défauts suivants : (à préciser)  \*

- Pare brise : .....
- Lunette arrière : .....
- Glaces latérales : .....
- Glaces latérales gauches : .....

Nous certifions exactes les renseignements sus - indiqués.

Fait à .....

Nom / Prénom et Qualité  
1 - .....  
2 - .....

l'Assuré

Signatures et Cachet

Imprimerie CAAR/01/08

Source : Document de la CAAR 205 Tizi-Ouzou.

## Annexes

### Annexe N°05 : Exemple d'un contrat d'assurance (Assurance simple portant la garantie obligatoire)

**POLICE RC & Dommages -Particuliers**  
N° : 205 - 1100068204

**Conditions Particulières**

---

**Police**

Unité : 200 ALGER II CHERAGA  
 Agence : 205 TIZI OUZOU  
 Adresse : BP 20 ANNANE R NOUVELLE VILLE 15000 TIZI OUZOU  
 Téléphone : (026)11.74.66 - 11.69.38 Fax : 026.11.21.63  
 Produit : 1121 RC & Dommages -Particuliers  
 Date d'effet : 02/02/2020 a 15:30 Date d'échéance : 01/02/2021 Contrat Ferme Annuelle (Automobile)

---

**Souscripteur**

Raison sociale : M. AZOUAOU HAMID  
 Adresse : TIZI OUZOU 15000 TIZI OUZOU  
 Activité : Sans précision Profession : Sans Précision  
 Mobile : 05 50 58 68 81 E-Mail :

---

**Véhicule**

1 :  
 Tarif : Genre : 00-Vehicules particuliers sans remorque  
 Usage : Affaire  
 Zone : Nord  
 Véhicule : CITROEN - VFSOVJZF - N° Imm. : 08900.100.15  
 M.E.C. le : 01/01/2000 - Energie : Diesel  
 N° Chassis : 57286571 Carrosserie : C.I.  
 Puissance : 6 CV Nombre Places : 5  
 Conducteur : AZOUAOU HAMID - Né le : 15/12/1982 - sexe : M  
 Personnes transp. : Permis : B Numéro : 15/07/1535 délivré le : 16/06/2019 a TO  
 Option B - Nombre de places : 5

---

Garanties	Capital	Taux	Prime
Responsabilité Civile			2.534,76
Defense & Recours	2.500,00		800,00
Personnes Transportées			200,00

---



**Décompte de prime**

Prime Nette	Acc.	T.V.A	FGA	Timbres	Prime Totale
3.434,76	200,00	690,60	85,04	386,74	4.797,14

---

Fait à TIZI OUZOU, le 02/02/2020 à 14:56

Le Souscripteur Pour la CAAR

Source : Document de la CAAR 205 Tizi-Ouzou.

**Annexe N°06 : Exemple d'un contrat d'assurance (Tous risque)**

**POLICE RC & Dommages -Particuliers**  
**N° : 205 - 1100068198**

**Conditions Particulières**

<b>Police</b>					
Unité	200 ALGER II CHERAGA				
Agence	205 TIZI OUZOU				
Adresse	BP 20 ANNANE R NOUVELLE VILLE				
Téléphone	(026)11.74.86 - 11.69.38				
Produit	1121 RC & Dommages -Particuliers				
Date d'effet	02/02/2020 à 15:00				
Date d'échéance	01/02/2021				
Contrat Ferme	Annuelle (Automobile)				
<b>Souscripteur</b>					
Raison sociale	M. HAOUCHINE				
Adresse	SIDI ALI MOUSSA				
Activité	Industrie Divers				
Mobile	07 78 47 95 11				
Profession	Fonctionnaire				
E-Mail					
<b>Vehicule</b>					
Tarif	: Genre : 00-Vehicules particuliers sans remorque Usage : Affaire Zone : Nord				
Vehicule	: RENAULT - VF14SR2P4 - N° Imm. : 06421-115-15 M.E.C. le : 01/01/2015 - Energie : Essence N° Chassis : FD008303 Carrosserie : C.I. Puissance : 6 CV Nombre Places : 5				
Conducteur	: HAOUCHINE ABDELKRIM - Né le : 18/05/1978 - sexe : M				
Personnes transp.	: Permis : B Numéro : 15041557 délivré le : 01/09/1996 à TO				
Caractéristiques	: Option B - Nombre de places : 5				
Valeur a neuf	1.200.000,00 DA				
Valeur venale	1.200.000,00 DA				
<b>Garanties</b>					
	Capital	Taux	Prime		
Responsabilité Civile			2.107,81		
Defense & Recours (gratuit)			0,00		
Dommages avec/sans collisions	2.500,00		21.000,00		
Franchise: 2.500,00					
Vol & incendie	1.200.000,00		4.200,00		
Bris de glaces (gratuit)			0,00		
Personnes Transportées			70,00		
Formule 2 (<=200km)			4.000,00		
<b>Décompte de prime</b>					
Prime Netta	Acc.	T.V.A	FGA	Timbres	Prime Totale
31.377,81	200,00	5.999,78	69,23	1.316,33	36.963,15

Fait à TIZI OUZOU, le 02/02/2020 à: 12:19

Le Souscripteur

Pour la CAAR

Source : Document de la CAAR 205 Tizi-Ouzou.

## Annexes

### Annexe N°07 : La répartition de la production de la branche automobile par garanties du 2016 à 2018

Années- Garantie en DA	RC	DASC	DC	BG	VIV	DR	PT	ATS-EMP- TDT perte jouissance rachat franchise	Assistance	Charges fiscales		Primes .Totale
										taxes	timbres	
2016	9.552.276,44	25.156.826,44	8.191.289,45	713.456,17	7.541.387,79	1.380.838,10	516.087,37	48.832,50	5.745.000,70	10.370.517,76	4.259.114,90	74.181.453,97
2017	7.852.145,58	16.261.735,58	5.028.571,44	442.661,15	5.204.062,56	835.576,88	329.862,89	00,00	5.349.126,40	8.246.346,79	2.981.254,18	53.119.246,69
2018	9.928.727,83	20.982.733,52	5.419.089,98	423.209,87	5.311.935,15	766.317,95	1.844.860,79	131.400,00	4.716.894,00	9.828.192,49	3.454.013,42	63.382.635,23

Source : Document de la CAAR 205 de Tizi-Ouzou

- **RC : la responsabilité civile ;**
- **DASC : dommage avec ou sans collision ;**
- **DC : dommage collision ;**
- **BG : bris de glace ;**
- **VIV : valeur vénale ;**
- **DR : défense et recours ;**
- **PT : personne transporté ;**
- **ATS-EMP-TDT perte jouissance rachat franchise : les actes de terrorisme et de sabotage/émeutes et mouvement populaires/tremblement de terre ;**
- **Assistance : assistance automobile ;**
- **Charges fiscales : se sont les impôts et taxes ;**

# **Table des matières**

## Table des matières

---

Remerciements	
Dédicace	
Liste des abréviations	
Sommaire	
Introduction générale.....	1
Chapitre I:Généralités et concepts de base sur l'assurance automobile.....	5
Introduction .....	6
Section 01 : Concepts de base et aperçu historique des assurances en Algérie .....	7
1. Historique du secteur des assurances en Algérie .....	7
1.1. La période coloniale .....	7
1.2. La période après l'indépendance .....	8
1.2.1. 1 <sup>ère</sup> étape 1962-1966 .....	8
1.2.2. 2 <sup>ème</sup> étape 1966-1975 .....	9
1.2.3. 3 <sup>ème</sup> étape 1975-1988.....	9
1.2.4. 4 <sup>ème</sup> étape 1988-1995.....	10
1.2.5. 5 <sup>ème</sup> étape c'est à partir de 1995 .....	10
2. Définitions et Cadre juridique.....	10
2.1. Définitions et concepts sur l'assurance .....	11
2.1.1. Définition juridique de l'assurance.....	11
2.1.2. Définition économique de l'assurance .....	11
2.2. Législation et cadre juridique de l'assurance automobile .....	12
3. Les types et rôle de l'assurance.....	14
3.1. Les types d'assurance.....	14
3.1.1. L'assurance de personne.....	14
3.1.2. L'assurance des dommages .....	14
3.2. Rôle de l'assurance.....	14
3.2.1. Le rôle économique de l'assurance .....	14
3.2.2. Le rôle social de l'assurance.....	14
4. Les intervenants sur le marché des Assurances .....	15
4.1. Les institutions en charge des assurances.....	15
4.1.1. Le Ministère Chargé Des Finances.....	15
4.1.2. L'Union Algérienne Des Sociétés d'Assurance et De Réassurance (UAR).....	16
4.1.3. Le conseil national des assurances (CNA) .....	17

## Table des matières

---

4.1.4.	La commission de supervision des assurances (CSA).....	17
4.1.5.	La centrale des risques (CR).....	18
4.1.6.	L'organe de tarification .....	18
4.1.7.	Le fonds de garantie des assurés.....	18
4.1.8.	Le fonds de garantie automobile .....	18
4.2.	Professionnels chargés de la vente et la distribution des produits d'assurance .....	19
4.2.1.	Les agents généraux.....	19
4.2.2.	Les courtiers .....	19
4.2.3.	La bancassurance .....	19
	Section 02 : Le contrat d'assurance automobile.....	20
1.	Définition du contrat d'assurance automobile .....	20
1.1.	Les types d'un contrat d'assurance automobile .....	20
1.1.1.	Le contrat particulier .....	20
1.1.2.	Le contrat flotte .....	20
2.	Le contenu d'un contrat d'assurance automobile .....	20
2.1.	Les facteurs d'un contrat d'assurance automobile .....	21
2.1.1.	Le risque .....	21
2.1.2.	La prime ou cotisation .....	21
2.1.3.	L'indemnisation.....	21
3.	La souscription et la durée d'un contrat d'assurance automobile.....	22
3.1.	La souscription d'un contrat d'assurance automobile.....	22
3.2.	La durée d'un contrat d'assurance automobile.....	22
4.	Le sinistre automobile.....	23
4.1.	Le taux de sinistralité .....	23
4.2.	Prise en charge des sinistres de la branche automobile.....	24
4.2.1.	L'obligation de déclaration du sinistre .....	24
4.2.2.	Le droit des victimes.....	24
4.2.3.	L'inopposabilité des restrictions de garanties à la victime.....	26
	Section 03 : Garanties et tarif d'assurance automobile .....	27
1.	Garanties d'assurance automobile .....	27
1.1.	Les garanties obligatoires.....	27
1.2.	Les garanties facultatives .....	28
1.2.1.	Vol et incendie du véhicule .....	28

## Table des matières

---

1.2.2. Bris de glaces.....	29
1.2.3. Assistance automobile .....	29
1.2.4. La protection juridique .....	29
2. Tarif d'assurance automobile.....	30
2.1. La tarification a priori .....	30
2.2. La tarification a posteriori .....	30
2.3. Le bonus-malus Algérie .....	31
3. Etapes de calcul de la prime.....	31
3.1. La prime pure .....	31
3.2. La prime nette.....	31
4. Taux du bonus-malus .....	32
4.1. Taux du bonus .....	32
4.2 Taux de malus .....	33
Conclusion.....	36
Chapitre II: Le secteur des assurances et la sinistralité automobile en Algérie .....	37
Introduction .....	38
Section 01 : l'assurance et le marché algérien d'automobile .....	39
1. Le parc automobile algérien.....	39
2. L'industrie automobile en Algérie.....	41
3. L'évolution du marché d'assurance automobile .....	43
3.1. L'assurance automobile domine le marché .....	44
Section 02 : Statistiques relatives à la sinistralité automobile .....	47
1. La production de la branche automobile.....	47
2. L'évolution de la Sinistralité automobile.....	48
2.1. Sinistres des assurances de dommages au 31/12/2018.....	50
2.1.1. Sinistres réglés au 31/12/2018 .....	50
2.1.2. Sinistres à payer au 31/12/2018.....	51
3. La sinistralité automobile causes et recommandations .....	52
3.1. Le coefficient de réduction-majoration .....	52
3.1.1. Les franchises .....	52
3.1.2. Le Fichier national des conducteurs assurés.....	53
3.1.3. La taxe sur l'environnement.....	53
3.1.4. La Fraude à la Sinistralité .....	54

## Table des matières

---

3.1.5. Le permis de conduite à notes .....	54
3.1.6. Les lois et règles .....	54
3.2. Accidents de la route .....	54
Section 03 : La prévention routière .....	55
1. Les accidents de la route .....	55
2. Causalités et observations .....	58
3. Les axes d’actions pour la prévention routière .....	59
3.1. La participation des compagnies d'assurance à la prévention routière.....	59
3.2. Sensibilisations à travers les médias .....	61
3.3. Infrastructures et conditions de la route .....	61
3.4. La révision de l'architecte organisationnelle de la sécurité routière.....	61
3.5. Dispositifs d'indemnisations des victimes d'accidents .....	62
3.6. Autres recommandations.....	62
Conclusion.....	63
Chapitre III : Evaluation de la sinistralité automobile au niveau de l’agence CAAR 205 de Tizi-Ouzou .....	64
Introduction .....	65
Section 01 : Présentation de la compagnie algérienne d'assurance et de réassurance (CAAR)66	
1. Aperçu historique et chiffres d'affaire de la CAAR et activités.....	66
1.1. Aperçu historique sur la compagnie algérienne d'assurance et de réassurance (CAAR) 66	
2. Activités de la CAAR .....	67
2.1. Activité d’assurance .....	67
2.2. Activité de Réassurance (activité qui concerne les grands risques).....	68
2.3. Activité placement financiers.....	68
3. Évolution du chiffre d'affaire de la CAAR .....	69
4. Évolution des indemnisations .....	70
6. Évolution du réseau commercial.....	72
7. Organigramme général de la CAAR.....	73
8. Analyse de la production et l'indemnisation par branches.....	74
Section 02 : L'évaluation de la sinistralité automobile au niveau de la CAAR 205 de Tizi-Ouzou .....	76
1. Organisation.....	76
2. Evaluation de la sinistralité automobile .....	76

## Table des matières

---

2.1. Le chiffre d'affaire de l'agence .....	77
2.2. La branche automobile .....	77
2.2.1. La production de la branche automobile .....	77
2.2.2. La production de la branche automobile par garanties .....	78
2.3. La sinistralité automobile .....	79
2.3.1. Les sinistres Réglés .....	79
2.3.2. Les sinistres à payés .....	80
2.3.3. Sinistre matériel et corporel.....	80
2.3.4. Analyse du ratio sinistre/primes .....	82
Conclusion.....	83
Conclusion générale .....	84
Bibliographie.....	86
Liste des figures .....	90
Liste des tableaux .....	90
Annexes	
Table des matières	
Résumé	

## **Résumé**

Tout au long de notre travail de recherche, nous avons essayé de répondre à une problématique qui est « quels sont les raisons d'un taux de sinistralité élevé et comment les compagnies d'assurances interviennent-elles pour faire face à ce phénomène? »

La méthodologie suivie consiste à faire d'une part une présentation théorique du secteur d'assurance et la branche automobile...etc. d' autre part faire un travail empirique pour évaluer la sinistralité automobile en Algérie. Après avoir évalué ce phénomène de sinistralité, on a conclu que le comportement humain est le facteur majeur induisant à la fréquence accélérée des accidents de la route, à coté d'autres facteurs tel que l'état des routes sans entretien, et l'état des véhicules en marche.

Un travail de synergie entre les acteurs à travers la mise en œuvre d'un programme de prévention, de sécurité routière et de gestion des risques est une nécessité afin de palier le problème de la sinistralité automobile

### **Les mots clés :**

Assurance automobile, tarification, sinistralité, rentabilité automobile, garantie automobile, responsabilité civile, sinistre matériel, sinistre corporel, solvabilité, bonus-malus, prévention routière.

### **Summary:**

Throughout our research work, we have tried to answer a problem which: what are the networks with a high loss rate?

The methodology followed consists in making on the one hand a theoretical presentation of the insurance sector and the automobile branch ... etc. on the other hand, do empirical work to assess automobile claims in Algeria.

After evaluating this high claims phenomenon, it was concluded that human behavior influences automobile claims, such as road conditions, lack of signaling, drunk driving, speeding, etc.

### **Keywords:**

Car insurance, pricing, claims, car profitability, car warranty, civil liability, equipment damage, bodily injury, solvency, bonus-Malus, road safety.